R.N.S. - NORMA SUPPLEMENTARE N.S. 16 BIS

Edizione 2012

REGOLAMENTAZIONE COMPETIZIONI DI VELOCITÀ IN SALITA

CAP. I
NORME GENERALI

Si intendono qui integralmente trascritte, in quanto applicabili, le disposizioni contenute nel cap. I della N.S. 16.

CAP. II
NORME PARTICOLARI PER LE COMPETIZIONI DI VELOCITÀ IN SALITA

Premessa:

- Le prescrizioni di cui alla NS 10 Cap. VIII sono applicabili nelle gare di Velocità in Salita solo se espressamente richiamate
- Nelle gare titolate FIA ed Internazionali i conduttori e le relative vetture che vogliono concorrere ai titoli FIA o Internazionali devono rispettare le normative di sicurezza impartite dalla FIA (abbigliamento, dispositivo di ritenuta della testa, caschi, sedili, roll bar, ecc.). Per i conduttori e le relative vetture che concorrono per i titoli Nazionali si applicano le normative impartite dalla CSAI.

Art. 1 - PERCORSO, IMPIANTI E SERVIZI DL SICUREZZA

1.1 Normative generali

Il tracciato delle competizioni di velocità in salita è del tipo aperto, con traguardi di partenza e d'arrivo alle sue estremità, ad altitudine diversa, e va percorso solo in senso ascendente.

Le caratteristiche del tracciato, delle protezioni, degli impianti per lo svolgimento delle gare e dei servizi di sicurezza sono contenute nella presente N.S, unitamente al testo dell'articolo 7 "Gare in Salita" e degli articoli 2.3, 2.5 e 2.6 dell'allegato H al Codice (posti di percorso, interventi sulla pista, servizi di soccorso) ed al cahier de charges.

Le suddette norme si applicano integralmente alle competizioni internazionali (valide per Campionato Europeo Montagna, il Challenge FIA e la Coppa Europea FIA), mentre per le competizioni valevoli per i titoli nazionali e le "Nazionali" la loro applicazione si conformerà, per quanto riguarda le caratteristiche geometriche del tracciato e le protezioni ai par. 1.2, 1.3 che seguono.

1.2 Caratteristiche geometriche del tracciato

Nelle gare titolate FIA si devono osservare le caratteristiche geometriche previste dalla regolamentazione internazionale.

- Pendenza totale media espressa in percentuale della lunghezza del percorso = minimo 4%
- Lunghezza minima del percorso = 4 Km. (questa prescrizione non si applica alle gare disputate entro il 31-12-2007, autorizzate dalla CSAI con lunghezza del percorso inferiore).
  La lunghezza minima delle gare con validità CIVM/TIVM è di Km 8 km (se la lunghezza del percorso è uguale o superiore a 4 Km ed inferiore a 8 Km la gara dovrà svolgersi su due sessioni di gara).
  La lunghezza minima delle altre gare è di 4 km, massima 18 km. Potranno effettuarsi gare in due sessioni di gara con classifica basata sulla somma dei tempi.
- Lunghezza massima del percorso = 18 Km;
- Pendenza media parziale espressa in percentuale della somma dei tratti a pendenza inferiore a 2,5% o a pendenza negativa rispetto alla lunghezza totale del percorso = massima 10% gare CIVM e CEM; massima 15 % altre gare. Queste disposizioni relative alla pendenza media parziale:
  a) si applicano soltanto ai percorsi delle gare di Velocità in Salita per auto moderne organizzate e svolte per la prima volta dopo il 2000. Per i percorsi delle gare organizzate e svolte fino al 2000, l'eventuale verificarsi di anomalie rispetto alle disposizioni di cui sopra sarà motivo di particolare attenzione da parte degli incaricati del loro controllo che potranno valutare, qualora lo ritengano opportuno, particolari apprestamenti di sicurezza nei tratti interessati;
  b) non si applicano ai percorsi delle gare di Velocità in Salita dove sono ammesse soltanto le auto storiche.

Ai fini del controllo della pendenza totale media e della pendenza media parziale, l'organizzatore dovrà inviare alla CSAI, nei termini previsti al successivo articolo 1.3.2, un profilo altimetrico in scala 1:2000 per la lunghezza e 1:100 per l'altezza, predisposto e sottoscritto da un tecnico abilitato (ingegnere, architetto o geometra) e comprensivo di una relazione tecnica, sempre sottoscritta dal tecnico, nella quale saranno indicate le modalità e la strumentazione utilizzate per il rilievo e la relativa precisione.

Il profilo, che comprenderà tutto il tracciato di gara previsto e si estenderà per almeno 200 metri prima della partenza e dopo l'arrivo, si svilupperà lungo l'asse geometrico della sede stradale.

Il rilievo altimetrico dovrà evidenziare, con le relative quote, l'inizio e la fine di tutte le livellette che si succedono lungo il percorso; lungo tutto il profilo i punti quotati non potranno essere distanziati più di 100 metri.

In conclusione, nel profilo altimetrico dovranno essere riportati:

1) Punti quotati dell'asse stradale con la relativa numerazione (che dovrà essere riportata anche in planimetria)
2) Distanze parziali tra i punti quotati
3) Distanze progressive
4) Lunghezza e pendenza percentuale delle singole livellette
5) Rettifili e curve

In caso di dubbio e a discrezione della CSAI potranno essere effettuate delle verifiche e rilevazioni sul percorso da parte di incaricati della S/C Sicurezza.

- larghezza minima 5 metri con le deroghe previste dal par. 7.1 dei Criteri FIA;
- raggi di curvatura dei raccordi altimetrici: devono avere una lunghezza almeno pari al 50% di quella prevista dalle norme internazionali (Criteri di sicurezza FIA - Comma 2.2.1).

L'iscrizione a calendario delle gare si intende subordinata al rispetto di tutte le caratteristiche geometriche.

1.3 Protezioni e documentazione percorsi

1.3.1 Le protezioni devono conformarsi alla N.S. 8 art. 4 lettera c).

In particolare, per la protezione del pubblico, vale la norma che lo stesso sarà ammesso soltanto nelle zone che offrono la possibilità di controllarlo in modo efficace e che non presentano pericoli, tenuto conto della distanza e dell'altezza dalla strada e della velocità raggiungibile sul tratto considerato; oppure in zone possibilmente a monte adeguatamente protette da barriere naturali o artificiali capaci di arrestare una vettura, nel qual caso il pubblico dovrà comunque essere contenuto alla distanza di almeno tre metri dalla barriera.

Le zone vietate al pubblico dovranno essere adeguatamente segnalate con cartelli. Per quanto riguarda le caratteristiche Costruttive delle protezioni, sono generalmente valide quelle previste per i circuiti (Criteri FIA art. 3). Tuttavia l'utilizzo di guard-rail semplici (bordo superiore alla stessa altezza dei guard-rail doppi, ossia 73 cm.), è tollerato se il percorso è aperto unicamente alle vetture da turismo e di produzione, a condizione che mediante detto guard-rail o altri dispositivi ammessi dalle norme internazionali (criteri FIA art. 7) vengano osservate le norme relative alla protezione degli ostacoli pericolosi quali rocce, precipizi, alberi, ecc., a distanza ravvicinata.

Nelle gare ove sono ammesse vetture del gruppo Formula monoposto e/o del gruppo prototipi è obbligatorio, nelle posizioni individuate in occasione del sopralluogo da parte degli Ispettori incaricati, l'uso di guard-rail doppio (vivamente raccomandato il triplo) con distanza massima raccomandata tra le bande e tra il bordo inferiore della banda e il suolo di 4 cm., con eventuali protezioni con barriere di pneumatici legati fra loro e ancorati alla barriera, fatti salvi eventuali diversi allestimenti di sicurezza sperimentali che possono essere autorizzati dalla Sottocommissione Sicurezza, su proposta dell'Ispettore delegato.

Dopo le Appendici alla presente N.S. sono riportati i disegni esplicativi di protezioni con pneumatici e relativi fissaggi.

1.3.2 Gli organizzatori di tutte le gare in salita (anche per sole autostoriche) - nei casi di modifica del percorso di gara o gara di nuova iscrizione - dovranno trasmettere alla S/C Sicurezza CSAI, Corso Venezia 43, 20121 Milano, almeno tre mesi prima della data di effettuazione della gara stessa, oltre a una copia di quanto previsto dalla NS 7 Capitolo III art. 2 b (planimetrie e profilo altimetrico), il diagramma delle velocità riferito alla vettura più veloce ammessa in gara.

Dovrà essere presentata anche planimetria redatta da Ente riconosciuto (Regione, Province, Comuni) della zona in scala 1:5000 oppure 1:10000 oppure 1:25000 (IGM) con tracciato della gara e curve di livello.

1.4 Intervento in caso di olio sulla pavimentazione

In caso di macchie d'olio sull'asfalto o di sollevamento in alcuni punti del manto stradale, il filler dovrà essere usato in quantitativo limitato solo a scopo di segnalazione; l'impiego del cemento è, in ogni caso, tassativamente vietato.

1.5 Servizio Medico e sua organizzazione

Il servizio medico deve essere organizzato secondo le prescrizioni della NS 6 Cap. IV art. 2.2.

1.6 Velocità di punta, Velocità media max, Chicanes di rallentamento

Il percorso deve essere studiato per non permettere, in linea di principio, il superamento di una velocità media di percorrenza da parte della vettura più veloce non compatibile con il percorso da utilizzare.

Inoltre, dovranno essere evitati tratti con velocità di punta non adeguate in relazione alle caratteristiche del percorso e del livello delle protezioni utilizzate.

In caso contrario e con autorizzazione preventiva della CSAI le velocità dovranno essere ridotte opportunamente utilizzando una o più chicanes di rallentamento (il numero massimo delle chicanes sarà stabilito tenendo conto di un corretto rapporto tra il numero delle stesse e la lunghezza del percorso di gara), da realizzarsi come segue:

- le barriere, composte da 3 "elementi" (vedere il disegno n° 10, in Appendice alla presente N.S,), alte minimo 60 cm. e max 70 cm., saranno costituite obbligatoriamente da una fila di gomme (imbullonate fra di loro) di larghezza totale minima 50 cm e massima 1 metro e dovranno essere ancorate alla banchina sul bordo strada in maniera tale da garantire la loro resistenza agli eventuali urti delle vetture (anche ripetuti). Sono richiesti, per il fissaggio, cavetti non metallici di adeguato spessore e robustezza fissati a solidi ganci metallici inseriti nelle barriere e nel suolo, nelle posizioni più opportune a sostenere le sollecitazioni.
- La scelta di posizionare due "elementi" a sinistra e un "elemento" a destra rispetto all'asse longitudinale della strada o due "elementi" a destra e un "elemento" a sinistra deve essere fatta privilegiando la disposizione che consenta alle vetture di avere la traiettoria di uscita più favorevole per l'impostazione della curva successiva.
- La sovrapposizione degli "elementi" deve essere "0".
- Le barriere di gomme dovrebbero essere rivestite con del nastro trasportatore (conveyor belt).
- Le barriere devono essere perpendicolari rispetto all'asse longitudinale della strada.
- L'apertura tra le estremità delle barriere dovrà essere di 11 metri.
- Gli elementi costituenti la barriera (almeno il loro lato visibile dal pilota) devono essere di colore bianco (quello intermedio) e rosso (gli altri due). Non è ammessa sui lati visibili dal pilota l'esposizione di pubblicità.
- Nelle immediate vicinanze della zona di rallentamento vi dovrà essere una postazione di Commissari di Percorso conforme a quanto previsto dall'Allegato H. È vivamente raccomandata la presenza di un trattore e di un'ambulanza. Vi dovrà essere anche del materiale di scorta per eventualmente ripristinare la funzionalità della chicane in caso di sua rottura per urto o altro.
- Nelle zone in corrispondenza delle chicanes il pubblico non dovrà essere ammesso.
- Ciascuna chicane deve essere segnalata mediante appositi cartelli, posizionati sul solo lato della strada adiacente alla traiettoria di ingresso alla chicane, a 150, 100 e 50 metri dalla chicane stessa (vedi cahier des charges art. 1.3).

Se il percorso di gara non può essere reso compatibile con le presenti direttive (nemmeno con l'utilizzo delle chicanes), occorrerà ripresentare alla CSAI un nuovo percorso (es.: accorciamento del precedente percorso e disputa in due sessioni della gara), accompagnato dalla prescritta documentazione aggiornata.

1.7 Ispezioni dei percorsi di gara

L'ispezione del percorso di gara da parte di incaricato/i della CSAI è obbligatoria per tutte le gare in salita (anche per sole autostoriche). Le spese relative a tale ispezione e la tassa di sopraluogo sono a carico degli Organizzatori.

L'ispezione del percorso sarà effettuata in occasione della gara.

È fatto obbligo agli organizzatori oltre a concordare direttamente con l'/gli incaricato/i le modalità dell'ispezione, di mettere a sua/loro disposizione una planimetria del percorso di gara con l'indicazione di tutti i servizi, le protezioni e i mezzi previsti per la gara (posti di percorso, ambulanze, parco chiuso, parco partenza, officina verifiche, pesa, carri attrezzi, mezzi antincendio, ecc).

È richiesta obbligatoriamente la presenza, durante il sopralluogo, dell'Addetto alla Sicurezza e di un rappresentante dell'Organizzatore.

A seguito del sopralluogo (che accerterà anche la realizzazione dei lavori indicati nel/nei verbale/i della/e ispezione/i precedente/i), saranno predisposti, a cura del/degli Ispettore/i incaricato/i,:

- un rapporto contenente le prescrizioni, gli eventuali lavori da effettuare sul percorso, i suoi allestimenti di gara e le protezioni, che sarà inviato all'organizzatore perché li metta in pratica per l'edizione successiva della gara,
- una relazione per la S/C Sicurezza riportante le risultanze del controllo dei lavori effettati (in maniera dettagliata).

Nel 2012 si farà riferimento alle prescrizioni dettate nel 2011 e precedenti (per le gare non effettuate nel 2011 ma disputatesi regolarmente nel 2010 si farà riferimento alle prescrizioni dettate nel 2010 e precedenti).

Per le gare di nuova iscrizione o non effettuate negli anni 2010/2011 dovrà essere effettuata un'ispezione preventiva da compiersi con alcuni mesi di anticipo rispetto alla data della gara e un'ispezione durante la gara (con spese e tasse di sopralluogo a carico dell'Organizzatore per entrambe le ispezioni). L'organizzatore è sempre tenuto a prendere gli opportuni accordi con l'/gli Ispettore/i incaricato/i per entrambe le ispezioni.

Art. 2 - AREE ATTREZZATE E SERVIZI

Spazi Paddock:

Sulla scheda di iscrizione alla gara (ved. Appendice 6) sarà cura dei concorrenti indicare lo spazio occupato dai loro mezzi di assistenza. Ciò allo scopo di una loro migliore distribuzione nelle aree che l'Organizzatore avrà avuto cura di individuare e attrezzare.

Rilevamento intermedio dei Tempi

Si raccomanda agli Organizzatori di prevedere dei rilevamenti intermedi dei Tempi, non a pagamento.

Classifiche

Andrebbe prevista la pubblicazione dei risultati in tempo reale su internet.

Aspetto e pulizia locali

Gli Organizzatori devono curare l'aspetto coreografico e la pulizia dei luoghi della segreteria, sala Collegio, sala stampa e adiacenze.

Art. 3 - VETTURE AMMESSE (PER TUTTE LE GARE CHE SI SVOLGONO SUL TERRITORIO NAZIONALE TITOLATE E NON)

Tutte le vetture devono essere conformi alla normativa FIA vigente (Allegato J), salvo se diversamente indicato dal presente regolamento.

In tutte le gare di Velocità in Salita che si svolgono in Italia le omologazioni nazionali riportate in fiche non sono ammesse.

Fino al momento delle verifiche il concorrente potrà liberamente sostituire la propria vettura con un'altra dello stesso Gruppo e della stessa classe.

Se in sede di verifica tecnica ante-gara, una vettura non dovesse corrispondere nella sua configurazione esterna al gruppo e/o alla classe nella quale è stata iscritta, i Commissari Sportivi, su proposta dei Commissari Tecnici, potranno assegnare tale vettura al gruppo e/o alla classe cui realmente appartiene. In questo caso il concorrente dovrà versare la eventuale differenza di importo della tassa di iscrizione.

Le vetture, che dovranno essere munite di fiche di omologazione e di passaporto tecnico CSAI, sono suddivise nei Gruppi e nelle Classi indicate nelle Tabelle di cui agli articoli 2 e 3 della NS 1 Cap. IV e si dovranno uniformare anche alle specifiche disposizioni di cui ai paragrafi seguenti.

Limitazione pneumatici Gruppi CN, E2B, E2M:

Nelle prove (di tutte le gare) i pneumatici sono liberi e non hanno limitazioni di numero.

In tutte le gare in due sessioni di gara i pneumatici sono liberi ma sono limitati in max n° 4 pneumatici slick da dichiarare con apposita autocertificazione firmata dal Concorrente/Conduttore (ved. fac-simile pubblicato nell'Appendice 7 alla presente N.S.), da consegnare ai Commisari Tecnici presso il palco partenza prima dell'orario di partenza, riportato sul R.P.G, della prima vettura.

Saranno effettuati controlli obbligatori, anche a campione, da parte dei Commissari Tecnici.

I pneumatici da pioggia non hanno limitazione di numero.

I Fabbricanti di pneumatici devono stampigliare gli pneumatici in maniera tale che sia possibile la loro certa identificazione e riconducibilità.

Proroga CSAI di omologazione

Le vetture scadute di omologazione FIA dal 31-12-2005 in avanti, che hanno beneficiato della proroga FIA di omologazione di quattro anni, dovranno essere accettate per ulteriori tre anni nei rispettivi Gruppi di appartenenza (N, A, B, GT).

Esempio:

scadenza FIA di omologazione	proroga FIA di quattro anni	proroga CSAI
31-12-2004	31-12-2008	NO
31-12-2005	31-12-2009	31-12-2012
31-12-2006	31-12-2010	31-12-2013
ecc. ecc.		

Le vetture dovranno rispettare le misure di sicurezza e le normative tecniche vigenti.

Nelle gare italiane con validità FIA le vetture che usufruiscono della suddetta proroga CSAI si classificheranno solamente ai fini dei titoli nazionali (non dovranno comparire nelle classifiche FIA).

Ammissione vetture GPL e CNG nelle gare in salita

Sono ammessi i veicoli dei seguenti Gruppi:

N; A; GT; E(solo se costruiti espressamente per alimentazione a Gas).

Sono esclusi ~~i prototipi da pista (biposto) e le Formule monoposto~~ **le vetture monoposto, le vetture a ruote scoperte, le vetture Sport da pista, le biposto corsa; i veicoli equipaggiati con motore a ciclo Diesel; i veicoli il cui anno di costruzione sia precedente al 31-12-2005.**

I veicoli ammessi dovranno essere interamente conformi ai regolamenti tecnici relativi ai rispettivi Gruppi di appartenenza, fatta eccezione per l'alimentazione per la quale si applica la normativa tecnica per vetture alimentate a CNG e GPL pubblicata nella NS20.

Per quanto riguarda l'attribuzione dei punti ai fini dell'aggiudicazione dei titoli CSAI in palio dette vetture saranno considerate e si classificheranno alla stessa stregua delle altre vetture dei gruppi di appartenenza (N, A, GT, E). I conduttori devono essere in regola con tutte le prescrizioni specifiche della Velocità in Salita (es.: iscrizione CIVM) ~~dei Campionati CSAI Salita ed Energie Alternative si rimanda alla regolamentazione sportiva che sarà predisposta di concerto dalle due S/Commissioni interessate~~.

3.1 GRUPPI N/A

Dal 1/1/2009 non è più obbligatoria la flangiatura delle vetture turbo di Gruppo N ed A prevista per i Rallyes (NS 10 Cap. VII - Art. 1).

3.2 RACING START

Valgono le prescrizioni della NS 24 Cap. IV, con le eventuali limitazioni stabilite dal Bureau Tecnico CSAI.

3.3 SUPERPRODUZIONE - SP (CLASSE UNICA FINO A 2000 cm³)

Vetture conformi all'Allegato J FIA vigente.

3.4 GRUPPO CN

Tutte le vetture, suddivise nelle Classi indicate nelle Tabelle di cui agli articoli 2 e 3 della NS 1 Cap. IV, devono conformarsi esattamente all'art. 259 - Gruppo CN dell'Allegato J vigente con le seguenti particolarità:

3.4.1 Categoria CN/TD

Riservata a vetture CN conformi all'Allegato J vigente con motori turbo diesel di cilindrata geometrica max di 2000 cm³, omologati in Gruppo N dalla FIA (con preparazione Gruppo CN Allegato J), senza l'applicazione della flangia e mantenendo l'intercooler di serie. Per quanto riguarda la centralina si deve applicare la regolamentazione di Gruppo N (Art. 254.6 dell'Allegato J).

3.4.2 Vetture CN di costruzione ante 1.1.2004 (roll bar)

In tutte le gare di Velocità in Salita che si svolgono in Italia, le vetture CN di costruzione ante 1.1.2004 condotte da titolari di licenza CSAI devono rispettare le specifiche prescrizioni di sicurezza CSAI per il roll bar di cui alla NS 10 Cap. VIII art. 1.1.1 lettera a) pag. 272 dell'Annuario CSAI 2010.

Nelle sole gare di Velocità in Salita titolate FIA che si svolgono in Italia, nel caso che dette prescrizioni di sicurezza CSAI fossero in contrasto con la relativa normativa FIA (art. 259 dell'Allegato J vigente), le vetture dovranno gareggiare nel Gruppo E2B.

3.5 GRUPPO E1 ITALIA:

Sono ammesse tutte le vetture turismo e gran turismo omologate, scadute di omologazione o non omologate, monomarca, DTM, ITC, Superproduzione, ex Supersalita, etc. etc. conformi al regolamento tecnico e di sicurezza FIA (Art. 277 dell'Allegato J vigente) con passaporto tecnico CSAI di Gruppo "E1 Italia" o del Gruppo di provenienza.

La paratia originale (parete che separa il vano motore dall'abitacolo della vettura) deve restare nella sua originaria posizione e può essere modificata esclusivamente per consentire il passaggio di eventuali organi di trasmissione e/o canalizzazioni (per le vetture ex DTM la paratia deve rispondere alle caratteristiche del regolamento di provenienza).

Quanto non specificato dalla regolamentazione si deve intendere libero.

Le vetture appartenenti al Trofeo Minicar potranno gareggiare solo nel Trofeo ad esse riservato, nelle gare ove previsto. Non potranno essere accettate nel Gruppo E1 Italia.

I concorrenti sono tenuti in ogni caso a presentare, a richiesta dei Commissari Tecnici, adeguata documentazione (dichiarazione del costruttore, libretto uso e manutenzione, manuale di officina, ecc.) atta a dimostrare la data di costruzione della vettura e i dati tecnici necessari per il controllo della conformità della vettura alla regolamentazione tecnica.

Per motivi di sicurezza, i serbatoi di carburante devono rispettare anche le prescrizioni dell'art. 255-5.9.2 (Gruppo A) dell'Allegato J vigente.

Alle vetture equipaggiate con motori turbodiesel non si applica, nel Gruppo E1 Italia, il coefficiente di moltiplicazione di 1,5 della cilindrata previsto dalla FIA.

N.B.: Per l'ammissione di altre tipologie di vetture i Concorrenti dovranno farne richiesta preventiva almeno 60 giorni prima della data della gara interessata alla S/C Velocità in Salita della CSAI - Corso Venezia 43 - 20121 Milano che ne vaglierà l'ammissibilità in tempo utile.

3.6 GT (GRAN TURISMO):

Nel Gruppo GT potranno partecipare le vetture:

- GT1, omologate dalla FIA e conformi all'art. 258 dell'Allegato J vigente,
- GT2, omologate dalla FIA e conformi all'art. 257 dell'Allegato J vigente,
- GT3, omologate dalla FIA e conformi all'art. 257A dell'Allegato J vigente,
- GT CUP conformi al regolamento tecnico CSAI del Gruppo GT Cup previsto nelle gare di Velocità in Circuito con le limitazioni stabilite dal Bureau Tecnico CSAI e munite del relativo passaporto tecnico.
  Sono anche ammesse a partecipare in "GT CUP" tutte le vetture "GT4" conformi alla regolamentazione 2010 (NS16 bis Cap. II art. 3.7) con le limitazioni stabilite dal Bureau Tecnico CSAI e munite del relativo passaporto tecnico.
  Le vetture dovranno essere conformi alla regolamentazione tecnica del monomarca o Campionato di provenienza in vigore al 31-12 dell'anno precedente o a quella dell'ultimo anno di effettuazione dello stesso.

I concorrenti sono tenuti in ogni caso a presentare, a richiesta dei Commissari Tecnici, adeguata documentazione (dichiarazione del costruttore, libretto uso e manutenzione, manuale di officina, ecc.) atta a dimostrare la data di costruzione della vettura e i dati tecnici necessari per il controllo della conformità della vettura alla regolamentazione tecnica di riferimento.

Per ragioni di sicurezza i pneumatici delle vetture provenienti da Trofei Monomarca o similari svolgentisi in Circuito (es.: Ferrari Challenge, Citroen Saxo, ecc.) partecipanti nel Gruppo GT sono liberi.

3.7 GRUPPO E2 BIPOSTO (E2B) (sport prototipi di cilindrata massima di 3000 cm³ *):

Sono ammesse tutte le vetture sport prototipo di cilindrata massima di 3000 cm³ conformi all'art. 277 dell'Allegato J e alle seguenti specifiche disposizioni, munite del passaporto tecnico del Gruppo di provenienza oppure E2B:

a) Strutture di sicurezza
   Tutte le vetture costruite prima del 1.1.2004 potranno gareggiare con le strutture di sicurezza conformi alla NS 10 Cap. VIII art. 1.1.1 comma a) (Annuario CSAI 2010).
   Le vetture costruite dopo il 1.1.2004 dovranno rispettare la normativa FIA richiamata dall'art. 277 dell'Allegato J e cioè l'art. 259 - 16.4 "Strutture di sicurezza".
   Le vetture costruite a partire dal 1/1/2010 dovranno rispettare le specifiche disposizioni dell'art. 277 - 2.2 dell'Allegato J
b) Le vetture che manterranno il passaporto tecnico del Gruppo di provenienza potranno ugualmente usufruire delle maggiori permissività concesse dall'art. 277 dell'Allegato J vigente e dal presente articolo rispetto al regolamento tecnico del loro Gruppo di provenienza.
c) Le vetture sprovviste di passaporto tecnico, per ottenere il passaporto di Gruppo E2B, saranno considerate a tutti gli effetti come "vetture di nuova costruzione" e, pertanto, dovranno attenersi alle regole previste per le vetture di nuova costruzione.
d) Le vetture del Gruppo E2B sono ammesse nella classifica assoluta di gara aggiudicandosi i relativi premi.
e) La suddivisione delle vetture in classi è la stessa del Gruppo CN (si vedano le tabelle degli articoli 2 e 3 della NS 1 Cap. IV).
f) Le vetture carenate che non consentono di essere agganciate al roll bar per essere sollevate devono prevedere un apposito gancio o altro sistema idoneo allo scopo, di adeguata robustezza e chiaramente segnalato.
g) Gli argomenti non specificati nella regolamentazione sono da ritenere liberi.

*** Dal 1° Gennaio 2015 cilindrata massima dei motori = 2000 cm³ (per ragioni di sicurezza)**

3.8 VETTURE GRUPPO E2 MONOPOSTO (E2M) DI CILINDRATA MASSIMA DI 3000 cm³ *

Vetture monoposto conformi all'Art. 277 dell'Allegato J vigente, di cilindrata massima di 3000 cm³.

Queste vetture sono ammesse nelle gare valide per il CIVM e il TIVM e potranno essere ammesse nelle gare Nazionali (in questo caso l'ammissione del Gruppo E2M è subordinata alla presentazione alla CSAI, con almeno tre mesi di anticipo rispetto alla data della gara, di una richiesta scritta da parte dell'organizzatore e all'esito positivo di un'ispezione preventiva del percorso da parte di un incaricato della S/C Sicurezza) alle seguenti condizioni particolari:

a) le "monoposto" ammissibili sono quelle non rientranti nella normativa autostoriche e cioè costruite dopo il 1° gennaio 1983 (la data di costruzione deve essere dimostrabile da parte del concorrente);

b) non sono ammesse le vetture di F.1
c) le vetture devono essere in possesso di passaporto tecnico CSAI (solo se iscritte da concorrenti titolari di licenza CSAI o FAMS) del Gruppo di provenienza della monoposto oppure "D/E2" (purché rilasciato entro il 31.12.2007) oppure "E2M".
d) in tutte le gare ove sono ammesse, dette vetture entreranno nelle classifiche FIA/CSAI Assoluta di gara e di Gruppo ed i loro conduttori avranno diritto ai relativi premi d'onore e agli eventuali premi in denaro.
e) le licenze (e le eventuali abilitazioni) richieste ai conduttori delle monoposto nelle gare di Velocità in Salita sono quelle stabilite dalla NS 3. In difetto dei suddetti requisiti sarà ammessa la licenza di grado B int. a condizione di essere in possesso del certificato di abilitazione rilasciato dalla Scuola Federale di Pilotaggio CSAI, da presentare in sede di verifica ante-gara.
f) nelle gare valide per il Challenge FIA le vetture monoposto ammissibili sono solo quelle a ruote scoperte. Questa disposizione non è valida nelle gare valide per il Campionato Europeo della Montagna (CEM) e nelle gare CSAI (ove sono ammesse le monoposto). Pertanto, nelle gare italiane valide per il Challenge FIA sarà necessario prevedere le doppie classifiche al fine di tenere conto della diversità di regolamentazione tecnica.
g) abitacolo: il sedile del pilota deve essere simmetrico rispetto all'asse longitudinale della vettura.
h) è obbligatorio il montaggio di cavetti flessibili di sicurezza che assicurino il fissaggio delle ruote alla vettura, in caso di loro separazione dai bracci delle sospensioni per incidente o per altra causa.
Ciascun cavetto, di sezione trasversale minima di 110 mm^2, deve avere un proprio idoneo fissaggio separato.
Ogni ruota può essere fissata con uno o due cavetti omologati FIA.
Ogni cavetto deve superare i 450 mm in lunghezza e deve utilizzare terminali arrotondati (raggio di curvatura maggiore di 7.5 mm).
Si precisa che è possibile utilizzare tutti i cavetti elencati nella lista tecnica FIA n° 37 (nel caso si utilizzino due cavetti per ruota, questi devono avere almeno 9,25 mm di diametro).
Si autorizza e vivamente si raccomanda di rinforzare, localmente, i punti di attacco e i supporti dei cavetti sia lato ruota sia lato scocca.
I Commissari Tecnici hanno il dovere di rifiutare cavetti in cattivo stato.
i) per i pneumatici si veda l'art. 3.4.2.
l) le vetture che manterranno il passaporto tecnico del Gruppo di provenienza potranno ugualmente usufruire delle maggiori permissività concesse dall'Art. 277 dell'Allegato J vigente e dal presente articolo rispetto al regolamento tecnico del loro Gruppo di provenienza.
m) le vetture sprovviste di passaporto tecnico, per ottenere il passaporto di gruppo E2M, saranno considerate a tutti gli effetti come "vetture di nuova costruzione" e, pertanto, dovranno attenersi alle regole previste per le vetture di nuova costruzione.
n) gli argomenti non specificati nella regolamentazione sono da ritenere liberi.
o) per ragioni inderogabili di sicurezza è obbligatorio il montaggio, su tutte le vetture, della protezione della testa e dell'appoggiatesta come specificati all'art. 275.14.6 dell'Allegato J 2012.
p) in caso di sovralimentazione, il coefficiente di moltiplicazione da utilizzare per stabilire la cilindrata corretta è 1,7 (motori benzina).
q) le vetture carenate che non consentono di essere agganciate al roll bar per essere sollevate devono prevedere un apposito gancio o altro sistema idoneo allo scopo, di adeguata robustezza e chiaramente segnalato.

*** Dal 1° Gennaio 2015 cilindrata massima dei motori = 2000 cm^3 (per ragioni di sicurezza)**

3.9 GRUPPO E2 SILHOUETTE

Vetture tipo turismo munite del passaporto tecnico del Gruppo di provenienza oppure "E2S", conformi all'art. 277 dell'Allegato J e alle seguenti specifiche disposizioni:
a) Gli argomenti non specificati nella regolamentazione sono da ritenere liberi.
b) Queste vetture potranno gareggiare in Italia, a titolo sperimentale, solamente nelle gare valide per il CIVM e il TIVM.
Le Classi previste sono:
- fino a 1600 cm^3
- da 1601 cm^3 fino a 2000 cm^3
- da 2001 cm^3 a 3000 cm^3
- oltre 3000 cm^3.

c) Non sono previsti titoli o altri riconoscimenti specifici da parte della CSAI. Gli Organizzatori sono liberi di prevedere premi di gara in base al numero dei partecipanti.
d) Per ragioni di sicurezza e per non sovraccaricare i Commissari preposti alle verifiche tecniche ante gara le vetture che non hanno già gareggiato in Gruppo E2S in salita dovranno essere state visionate preventivamente da un Commissario Tecnico Nazionale abilitato che, accertatane la conformità, riporterà nelle annotazioni del passaporto tecnico l'ammissibilità nel Gruppo E2S.

N.B.: Nelle gare valide per il Campionato Europeo della Montagna (CEM), ai soli fini dei titoli FIA, oltre alle prescrizioni di cui sopra si deve tenere conto che le vetture ammesse sono solo quelle tipo turismo che hanno l'apparenza di una vettura 4 posti di larga produzione di serie e la stessa forma del parabrezza della vetture di provenienza. Nelle gare valide per il Challenge FIA si deve tenere conto che le vetture ammesse sono invece le vetture tipo Turismo della Categoria 2 (inclusi i due posti di Gruppo B e le vetture di Gruppo GT).
Nelle gare valide per CIVM e TIVM si applica la regolamentazione del Challenge FIA più favorevole.

3.10 GRUPPO E3 (VETTURE SCADUTE DI OMOLOGAZIONE "V.S.O." GR. N-A-B-GT):

Vetture omologate dal 1.1.~~1982~~ 1991 nei Gruppi N, A, B e GT conformi all'Allegato J dell'anno in cui la vettura è scaduta di omologazione (compresa la flangiatura dei motori turbo), con dispositivi di sicurezza conformi all'Allegato J vigente (*).
Ammesse con classifica a parte, fuori Campionato e/o Trofeo, escluse quelle che partecipano nel gruppo "E1 Italia".
Il Gruppo E3 (Gr. N-VSO, A-VSO, B-VSO, GT-VSO) dovrà essere obbligatoriamente previsto nelle gare valide per il TIVM, e nelle gare nazionali.
La presenza del Gruppo E3 (Gr. N-VSO, A-VSO, B-VSO, GT-VSO), senza alcuna validità, potrà essere richiesta dagli Organizzatori nelle gare CIVM e la sua eventuale ammissione sarà oggetto di valutazione da parte della S/C Velocità in Salita solo a condizione che nell'anno precedente non vi siano stati problemi di iscrizioni in soprannumero.
Le vetture omologate tra il 1-1-1982 e il 31-12-1990 nei Gruppi N, A, B gareggeranno nel gruppo "Classic" nelle gare di Auto Storiche (Periodi J1 e J2) a condizione di essere munite di HTP "Gruppo Classiche" (vedi NS14). Per il solo 2012 le vetture del Gruppo J2 (dal 1-1- 1986 al 31-12-1990), se sprovviste di HTP, saranno ancora accettate nel Gruppo E3 nelle gare di Velocità in Salita (moderne) su richiesta degli Organizzatori e parteciperanno all'assegnazione dei titoli in palio.

N.B: Ai soli fini della loro classificazione (e quindi del peso minimo da rispettare) le vetture turbo benzina fino a 1500 cm^3 saranno convenzionalmente considerate vetture di 2000 cm3. Quelle turbo diesel di cilindrata geometrica fino a 2000 cm^3 saranno considerate come appartenenti alla classe corrispondente alla propria cilindrata geometrica. Per tutte le altre vetture turbo si dovrà fare riferimento al coefficiente di moltiplicazione previsto dall'Allegato J dell'anno in cui la vettura è scaduta di omologazione.

(*) A titolo orientativo si pubblicano nell'Appendice n° 4 alla presente N.S. le scadenze di omologazione dei modelli di vetture più diffuse, i diametri interni delle flange, i coefficienti di moltiplicazione della cilindrata delle vetture turbo e le tabelle dei pesi minimi in funzione della cilindrata tratte dagli Allegati J (Annuari FIA) succedutisi negli anni d'interesse.

Per alcune vetture sono state indicate sia la data di scadenza effettiva dell'omologazione FIA che quella (tra parentesi) ottenuta conteggiando i 4 anni di proroga dell'omologazione.

Ai fini della preparazione della vettura e quindi dei pesi minimi, della flangia e del coefficiente di moltiplicazione da rispettare si deve prendere in considerazione la data di scadenza effettiva dell'omologazione FIA non tenendo perciò conto della data con i 4 anni di proroga dell'omologazione.

3.10.1 Gruppo E3N: presenza ruota di scorta e sedile lato passeggero

Nel rispetto del peso minimo della vettura (non è possibile applicare zavorra per raggiungere il peso minimo) è autorizzata la soppressione del sedile lato passeggero e della ruota di scorta.

3.11 GRUPPO E3 S (VETTURE EX GRUPPO 5)

La presenza della Categoria E3 S potrà essere richiesta (senza alcuna validità) dagli Organizzatori in tutte le gare.

Sono ammesse:

a) le vetture del Gruppo ex 5/1981 conformi al regolamento tecnico pubblicato in appendice 3 alla NS 16 bis, elaborate oltre i limiti previsti dal regolamento autostoriche.

b) le vetture conformi al regolamento tecnico Supersalita, pubblicato in Appendice 4 alla NS 16 bis Annuario CSAI 2010, omologate in Gr. A dal 1.1.1982 e con omologazione scaduta prima del 1.1.1994, in possesso di regolare passaporto tecnico Supersalita/AS rilasciato tra il 1° gennaio 2004 e l'8 giugno 2004.

3.12 GRUPPO R

Le vetture del Gruppo R parteciperanno e si classificheranno nei Gruppi N o A secondo le equivalenze riportate nella tabella seguente:

TABELLA DI EQUIVALENZA GRUPPI N/A - GRUPPO R	
GRUPPI N/A	**GRUPPO R**
Gruppo N - Classe fino a 1150 cm³	R1A fino a 1150 cm³
Gruppo N - Classe da 1150 cm³ a 1400 cm³	R1A da 1150 cm³ a 1400 cm³
Gruppo N - Classe da 1400 cm³ a 1600 cm³	R1B da 1400 cm³ a 1600 cm³
Gruppo N - Classe oltre 2000 cm³	R4 benzina turbo 4x4 cil. corretta oltre 2000 cm³
Gruppo A - Classe da 1400 cm³ a 1600 cm³	R2B da 1400 cm³ a 1600 cm³
Gruppo A - Classe da 1600 cm³ a 2000 cm³	R2C da 1600 cm³ a 2000 cm³
	R3C da 1600 cm³ a 2000 cm³
	R3T fino a 1600 cm³
	R3D fino a 2000 cm³ (nominale)

Art. 4 - VERIFICHE - BRIEFING

Le verifiche ante-gara (gare CIVM/TIVM) si dovranno effettuare, di norma, il venerdì pomeriggio e, se proposto dall'Organizzatore (solo gare TIVM), il sabato mattina.

Le verifiche al sabato mattina si devono svolgere in max un'ora, specificando le modalità di accesso sul R.P.G.. Nelle gare nazionali non titolate, che si devono svolgere, ove possibile, in due giorni, le verifiche ante-gara si effettueranno il sabato.

Si raccomanda, per tutte le gare, di prevedere nel RPG degli orari delle verifiche tecniche per Gruppo e/o Classe e/o individuali.

Art. 4.1 Verifica tecnica unica ante gara e vidimazione passaporti tecnici nuovi

Tutti i piloti partecipanti al CIVM/TIVM potranno usufruire della Verifica Tecnica Unica ante gara.

Detta verifica dovrà essere effettuata esclusivamente dai C.T. Nazionali designati, per l'anno in corso, ai due Campionati (CIVM, TIVM).

Sul Passaporto Tecnico la firma del C.T.N. attestante dovrà essere accompagnata da un timbro riportante il proprio Nome, Cognome e n° licenza.

Una volta effettuata, la Verifica Tecnica Unica sarà valida per tutte le gare di Velocità in Salita che si svolgono in Italia per tutta l'annata. I Commissari Tecnici potranno in ogni caso effettuare verifiche tecniche a campione anche su quelle vetture che hanno già effettuato la Verifica Tecnica Unica.

La verifica riguarda la vettura presentata alla prima gara utile.

Dovrà essere sottoposta a nuova verifica la vettura che avesse riportato danni a seguito d'incidente.

La verifica unica (che sarà valida per tutte le gare in salita salvo motivate esigenze di sicurezza) sarà, di norma, effettuata il venerdì.

I passaporti tecnici nuovi potranno essere vidimati solo al venerdì mattina, in una fascia oraria precisata dagli Organizzatori, di concerto con i Commissari Tecnici.

Per meglio gestire le verifiche tecniche ante gara, i concorrenti interessati dovranno precisare, sulla scheda d'iscrizione alla gara (vedi fac simile - Appendice 6), la loro necessità di ottenere la vidimazione del passaporto tecnico nuovo o di effettuare la Verifica Tecnica Unica ante gara.

Per ragioni di sicurezza alle gare potranno essere ammesse solo vetture munite di passaporto tecnico valido (non si applica la deroga di cui alla NS25 art. D7 prevista in caso di presenza di soli Commissari Tecnici Regionali)

Art. 4.2 Briefing

È consigliata la realizzazione di un briefing scritto da consegnare al concorrente/conduttore che lo controfirmerà per ricevuta.

Art. 4.3 Verifiche tecniche su reclamo

Le verifiche tecniche su reclamo presentato al termine di gara 1 potranno essere effettuate dopo gara 2 previa piombatura dei particolari oggetto di reclamo.

Art. 5 - PROVE SU STRADA APERTA AL TRAFFICO

È vietato nella settimana nella quale si svolge la gara effettuare prove su strada aperta al traffico con vetture non conformi alle norme del Codice della Strada o disattendendo le stesse.

In seguito a segnalazione da parte dell'Autorità il Collegio dei Commissari Sportivi deciderà la sanzione da comminare ai contravventori, che potrà giungere sino alla non ammissione alla gara.

Gli Organizzatori prenderanno accordi con le Autorità locali affinché predispongano un adeguato servizio di controllo e segnalino i nominativi dei Concorrenti che incorressero in infrazioni alle norme della circolazione stradale.

Art. 6 - PROVE UFFICIALI DI RICOGNIZIONE

I conduttori dopo le verifiche potranno effettuare prove sul percorso, espressamente chiuso al traffico, nel giorno e ora indicata nel programma.
Unicamente i conduttori, titolari o di riserva, regolarmente designati da ogni concorrente potranno, singolarmente, prendere parte alle prove ufficiali di ricognizione.
Gli orari di prova stabiliti dal Direttore di Corsa, potranno essere modificati dai Commissari Sportivi o dal Direttore stesso con le modalità previste dall'Art. 66 e seguenti del R.N.S..
Ogni conduttore, per partecipare alla gara, dovrà aver compiuto almeno una volta l'intero percorso durante le prove ufficiali di ricognizione.
In difetto di tale requisito un conduttore che abbia preso la partenza nelle prove ufficiali di ricognizione ma che non abbia compiuto l'intero percorso, potrà ugualmente essere ammesso alla gara purché in uno dei tre anni cronologicamente precedenti, si sia classificato nella gara stessa oppure che risulti essere nella lista degli ammessi alla gara, sempre nei tre anni cronologicamente precedenti, ed il percorso non sia cambiato in misura superiore al 10%.
In tal senso in sede di verifiche sportive ante-gara il conduttore dovrà sottoscrivere la seguente apposita dichiarazione (autocertificazione) dalla quale risulti essere in possesso dei requisiti stabiliti dal capoverso precedente.
Il modello della dichiarazione è il seguente:
Il sottoscritto conduttore .... licenza n° .... dichiara di essersi classificato nella presente gara come segue:

anno	gruppo	classe	posizione in classifica	
....	....	....	....	
....	....	....	....	ecc.

In fede - firma

____

N.B. = Tutto quanto sopra, in osservanza della Legge sull'Autocertificazione.

Il conduttore può inoltre essere ammesso alla gara con decisione motivata dei Commissari Sportivi anche su proposta del Direttore di Gara.
Durante le prove ufficiali di ricognizione funzionerà il servizio di cronometraggio. I tempi che venissero comunicati avranno solo valore informativo, a meno che non si tratti di prove di qualificazione.
Superato il traguardo d'arrivo i conduttori debbono obbligatoriamente seguire le disposizioni degli Ufficiali di Gara e posteggiare la vettura negli spazi all'uopo predisposti.
Gli Organizzatori, ove lo ritengano possibile, potranno prevedere due turni di prove ufficiali di ricognizione per tutte le vetture. (Per tutte le vetture s'intendono tutte le classi di ciascun gruppo ammesso; pertanto il doppio turno deve interessare uno o più gruppi interi).
Per le gare valide per il Campionato Europeo della Montagna e il Challenge FIA dovranno obbligatoriamente essere previsti due turni di prove ufficiali di ricognizione per tutte le vetture previste dal regolamento FIA.
Le prove ufficiali di ricognizione si svolgeranno col seguente ordine:

a) vetture storiche
b) vetture E3 (N-VSO, A-VSO, B-VSO, GT-VSO)
c) vetture E3 S (ove autorizzate)
d) vetture Racing Start
e) vetture Gruppo N
f) vetture Gruppo A (A-R-Kit Car-S1600-S2000-SP-WRC)
g) vetture E1 Italia/E1FIA
h) vetture GT (classi GT CUP, GT3, GT2, GT1)
i) vetture E2S (ove autorizzate)
l) vetture CN
m) vetture E2B
n) vetture E2M (ove autorizzate)

NB: la posizione di partenza delle vetture appartenenti ad eventuali Trofei monomarca approvati dalla CSAI sarà specificata nel RPG.
Nelle prove in una sola sessione le vetture E1 Italia /E1 FIA, GT, E2S, CN, E2B ed E2M potranno effettuare due turni di prove: uno all'inizio e uno alla fine.
Nel caso dei due turni di prove ufficiali di ricognizione i conduttori hanno la facoltà di effettuare entrambi od un solo turno.
Al termine delle prove ufficiali di ricognizione il Direttore di Gara provvederà a stilare l'elenco dei partenti da esporre all'Albo Ufficiale.

Art. 7 - PARTENZA

Gli Organizzatori delle gare di Campionato Italiano Velocità della Montagna dovranno acquisire i risultati della gara di Campionato precedente e predisporre l'elenco degli iscritti con relativi numeri di gara in questo modo:

- per ciascuna classe gli ultimi tre partenti rispetteranno in senso inverso i primi tre classificati nella stessa classe della gara precedente (es. il 3 classificato partirà per terz'ultimo - il 2 come penultimo e il 1 per ultimo), sempre che gli stessi siano presenti.

Gli organizzatori dovranno provvedere all'allestimento del "parco (parchi) partenze" che dovrà (dovranno) trovarsi per quanto possibile nelle immediate vicinanze del traguardo di partenza.
Le vetture devono esservi radunate con notevole anticipo sull'ora di partenza e disposte in ordine decrescente di numero.
I numeri di gara dovranno essere assegnati attribuendoli in modo tale da riservare quelli bassi (una o due cifre) alle vetture sport e monoposto, che hanno una superficie disponibile inferiore rispetto a quella di altre vetture.
Ciascun partecipante riceverà dagli organizzatori 2/3 pannelli porta numero e relativi numeri di gara che dovranno essere applicati chiaramente (non ritagliati e con tutte le pubblicità visibili), prima delle verifiche tecniche, su entrambi i lati (verticalmente) delle vetture e, su indicazioni dell'organizzatore, sul cofano o sul tetto della vettura (in posizione centrale).
Il pannello e relativo numero deve essere orientato verso il lato indicato sul RPG. Le vetture senza pannelli porta numero e relativi numeri di gara conformi non saranno ammesse alla partenza.
Ogni cifra componente il numero di gara dovrà essere obbligatoriamente di colore nero (rosso per i conduttori disabili) su fondo bianco ed avere una larghezza d'asta di cm. 5 per un'altezza di cm. 30.
Per quanto qui non specificato valgono le disposizioni della NS 25 art. 1 C.
Almeno due ore prima della partenza nelle gare internazionali e un'ora prima nelle gare nazionali, dovrà essere esposto all'albo Ufficiale di gara l'elenco delle vetture verificate ed ammesse alla gara, con il relativo Ordine di Partenza.
Per stabilire l'attribuzione dei numeri di partenza nell'elenco degli iscritti (dopo la chiusua delle iscrizioni) gli organizzatori dovranno attenersi alle disposizioni del presente articolo.
Per tutte le gare, gli Organizzatori dovranno inviare entro e non oltre 12 ore dall'orario di chiusura delle iscrizioni alla S/Commissione Velocità in Salita la bozza dell'elenco iscritti, con i relativi numeri di gara attribuiti, per l'approvazione.

L'elenco iscritti non potrà essere pubblicato senza la preventiva approvazione della CSAI.

Il parco (I parchi) deve (devono) essere organizzato (organizzati) in modo tale che sia individuato un responsabile munito di radio con a disposizione un gruppo di Commissari di Percorso, che il parco stesso sia suddiviso (i parchi stessi siano suddivisi) per gruppi e che i concorrenti e relative vetture vengano accompagnati da staffette - a gruppi - alla partenza, agli ordini del responsabile dell'allineamento.

Si raccomanda che nel parco (nei parchi) partenze siano previsti: 1 ambulanza, estintori e servizi igienici mobili.

La Velocità massima consentita nel parco (nei parchi) partenze è di 30 Km./h.

Per le gare che si disputano in due sessioni di gara (gara 1 e gara 2) gli organizzatori dovranno indicare sul regolamento particolare le modalità per raggiungere la località di partenza per l'allineamento e l'effettuazione di gara 2.

Tra gara 1 e gara 2 vige il regime di "parco chiuso".

Le partenze verranno date solamente con vettura ferma e motore in moto.

Obbligo del semaforo alla partenza.

La partenza dovrà obbligatoriamente avvenire con sistemi automatici.

Il veicolo che ha innescato il dispositivo di cronometraggio sarà considerato partito e non avrà diritto ad una seconda partenza.

La partenza sarà data dall'accensione della luce verde del semaforo, mentre l'ora reale di partenza verrà rilevata da una fotocellula collegata con un apparecchio scrivente, posto ad un metro di distanza dalla linea di partenza fissata in corrispondenza della parte anteriore più sporgente della vettura.

In considerazione della specifica tipologia di partenza, la penalità di un minuto secondo prevista dall'art. 94 del R.N.S. non si applica nelle gare in salita.

Un Conduttore, già agli ordini dello starter, può non essere pronto ad avviarsi. La partenza gli potrà essere consentita con un ritardo non superiore a 30" DAL MOMENTO DELL'ACCENSIONE DELLA LUCE VERDE. Superato tale ritardo, il Conduttore non sarà fatto partire e sarà considerato non partito.

Solo per le vetture E2M ed E2B è ammessa la presenza di max due meccanici (muniti di pass fornito dall'Organizzatore) preposti all'avviamento della vettura con fonte di energia esterna in prossimità della propria vettura, sulla linea di partenza. I meccanici sono tenuti a rispettare scrupolosamente le eventuali disposizioni del Direttore di Gara.

Il Direttore di Gara può autorizzare i conduttori fermati lungo il percorso, a seguito di interruzioni a loro non imputabili, a riprendere la partenza della gara.

N.B. - L'ordine di partenza delle vetture per la gara è il seguente:
Vetture storiche; vetture E3 (N-VSO, A-VSO, B-VSO, GT-VSO); E3 S (ove autorizzate); Racing Start; Gruppo N; Gruppo A (A-R-Kit Car-S1600-S2000-SP-WRC); E1 Italia/ /E1FIA; GT (Classi GTCUP, GT3, GT2, GT1); E2S (ove autorizzate); CN; E2B; E2M (ove autorizzate).

Premesso che l'ordine di partenza deve essere per quanto possibile tale da evitare i sorpassi, l'intervallo minimo tra due vetture del medesimo raggruppamento (classe od altro gruppo di vetture con prestazioni uniformi) e tra due gruppi deve essere il seguente:

- 30" fra ogni vettura dei Gruppi N-A-R-Kit Car-S1600-S2000-SP-WRC - E3 (N-VSO, A-VSO, B-VSO, GT-VSO)- Racing Start;
- 1' fra ogni vettura dei Gruppi CN, E1 Italia/ /E1FIA, E2B, GT, E2S, E3 S; E2M.

I suddetti intervalli potranno essere modificati dal Direttore di gara in presenza di particolari situazioni ambientali e/o tecniche.

In tutte le gare in salita che si svolgono su una sessione di gara il numero massimo degli iscritti ammesso sarà di 280; nelle gare che si svolgono in due sessioni di gara (gara 1 e gara 2) il numero massimo sarà di 250.

Verranno ammesse prioritariamente le domande di iscrizione delle vetture dei Gruppi con omologazione non scaduta; poi, fino al raggiungimento del numero massimo, saranno ammesse le VSO (E3/E3S) e le Autostoriche (ove previste ed autorizzate dalla CSAI).

Le domande di iscrizione devono essere accettate seguendo l'ordine cronologico del loro arrivo, così come risulta nel protocollo.

L'organizzatore è obbligato ad accettare soltanto iscrizioni complete di tutte le documentazioni richieste (comprese le tasse di iscrizione) e a tenere un protocollo progressivo dove registrerà le domande di iscrizione che man mano gli perverranno, indicando anche la data del pagamento della tassa di iscrizione.

Dovranno essere rispettate, in quanto applicabili, le analoghe disposizioni previste per i Rallies (ved. NS 11, art. 5.11). A carico degli organizzatori inadempienti saranno adottati provvedimenti disciplinari.

In caso di domande di iscrizione (regolari) in eccesso:

- potrà essere istituita una lista d'attesa (ai sensi dell'art. 75 RNS), che entrerà in funzione in caso di rinunce e comunque sempre fino alla concorrenza del numero massimo di iscrizioni che possono essere accettate, dando sempre la precedenza alle vetture non scadute di omologazione e/o non storiche.

Qualora l'organizzatore intenda accettare un numero di iscrizioni inferiore ai suddetti massimi dovrà prevedere l'ammissione di tutti i gruppi, curando che tutte le classi possano essere costituite in maniera equilibrata.

Non sarà accettata l'effettuazione di due gare (divisione tra gare auto moderne e autostoriche) nella stessa manifestazione.

Le vetture dovranno essere allineate, secondo l'ordine di partenza, determinato dal R.P.G.

I conduttori dovranno, peraltro, trovarsi sul luogo di partenza, a disposizione del Direttore di Gara, all'ora indicata sul regolamento particolare, restando a loro totale carico le conseguenze della mancata conoscenza di disposizioni o di variazioni di orario o di ordini di partenza che venissero resi noti dopo tale ora.

Non sono ammesse variazioni dell'ordine di partenza determinato per la gara, anche per motivi non direttamente imputabili al concorrente (ritardi, traffico, problemi meccanici ecc,)

I motori dovranno essere messi in moto, prima della partenza, mediante il dispositivo di avviamento elettrico, azionato dal pilota a bordo della vettura.

Per completezza, ed assimilazione a quanto già previsto nelle gare di velocità in circuito, si definiscono:

Partenti:	Conduttori ammessi alla partenza della gara.
Partiti:	Conduttori che con la propria vettura hanno attraversato la linea di partenza dopo aver ricevuto l'apposito segnale.
Non partiti:	Conduttori che non si presentano sulla linea di partenza o che con la propria vettura non hanno attraversato la linea di partenza dopo aver ricevuto l'apposito segnale.
Ritirati:	Conduttori partiti che non hanno completato il percorso di gara.
Non classificati:	Conduttori partiti che non hanno terminato la gara nel tempo massimo previsto.
Classificati:	Conduttori partiti che hanno completato il percorso entro il tempo massimo previsto.

Art. 8 - ARRIVO

L'ubicazione del controllo di arrivo, riportato nel regolamento particolare, sarà indicato da apposito striscione e da una striscia bianca a terra attraverso la strada.

I tempi verranno rilevati dai cronometristi ufficiali indicati nel RPG con approssimazione al centesimo di secondo. Il cronometraggio potrà essere effettuato a mezzo cellula fotoelettrica", "time recorder", "cronometraggio a mano".

Gli orari effettivi di transito, quali sono stati rilevati dai cronometristi, verranno esposti, a mano a mano che perverranno presso la Direzione di Gara.

Art. 9 - CLASSIFICHE

In ognuna delle classi la graduatoria seguirà l'ordine crescente dei tempi impiegati, a partire dal minore.
Nelle gare in due sessioni di gara (gara 1 e gara 2) la classifica finale sarà compilata sommando i tempi ottenuti e risultanti nelle classifiche di ciascuna delle due sessioni di gara (gara 1 e gara 2).
È fatto obbligo ai concorrenti, per essere classificati, di aver assoggettato la propria vettura al regime di parco chiuso.
L'ingresso in Parco Chiuso sarà rilevato da un Ufficiale di Gara.

Art. 10 - PREMIAZIONI

Le premiazioni dovranno essere effettuate nei pressi dell'arrivo, immediatamente prima dell'apertura del parco chiuso, ed in prossimità dello stesso per favorire la partecipazione dei piloti e del pubblico e consentire il rapido rientro dei Conduttori nei luoghi di residenza.
Sono consentite le premiazioni in località diversa dall'arrivo a condizione che l'orario di partenza della gara sia non oltre le ore 10,00.
I primi tre della classifica assoluta dovranno obbligatoriamente essere presenti alla premiazione.
Si dovrà adottare il seguente criterio per le premiazioni standard:
non appena si completa l'arrivo di un Gruppo e sono disponibili le relative classifiche si effettua la premiazione di quel Gruppo e relative Classi (senza aspettare che arrivino tutti i Gruppi al traguardo).
In questo modo, arrivato l'ultimo conduttore, rimane da effettuare la sola premiazione "assoluta".
L'effettuazione della premiazione con altre modalità rispetto alla premiazione standard di cui sopra sarà valutata negativamente dalla S/C e dall'Osservatore.

Art. 11 - RECLAMI

I reclami sono disciplinati dal Cap. XII del R.N.S..
A parziale integrazione dell'art. 174 RNS, i reclami contro la non conformità delle vetture e/o contro la classifica devono essere presentati entro mezz'ora dall'esposizione della classifica assoluta di Gruppo sottoscritta dal Direttore di Gara, salvo diversi eventuali termini stabiliti dai regolamenti dei Campionati FIA.

Art. 12 - INTERRUZIONE DELLA GARA

In caso di condizioni atmosferiche molto sfavorevoli o in altri casi di forza maggiore, la gara potrà essere interrotta definitivamente con decisione del Collegio dei Commissari Sportivi e/o su richiesta del Direttore di Gara.
Se durante la gara le condizioni atmosferiche (ad esempio, pioggia) dovessero mutare, il Direttore di gara ove lo ritenga opportuno, potrà sospendere temporaneamente la gara per favorire il cambio dei pneumatici, informandone il Collegio dei Commissari Sportivi.
Se invece le condizioni cambiassero poco prima dell'inizio della gara, la stessa potrà essere ritardata del tempo necessario all'eventuale cambio dei pneumatici.
Nel caso in cui non fosse possibile portare a termine la gara nella stessa giornata l'organizzatore potrà richiedere una data successiva purché compatibile con le esigenze di calendario.
Le classifiche e la relativa attribuzione dei punteggi e dei premi, saranno limitate a divisioni, gruppi e classi che hanno compiuto la gara.
Nessuna classifica ufficiale assoluta potrà essere redatta, ma l'organizzatore potrà tuttavia, ove lo desideri, attribuire i soli premi d'onore, o parte di essi, secondo un criterio a sua discrezione che prescinda però sempre da quello di una classifica ufficiale assoluta, agli altri concorrenti.
Nelle gare in due sessioni di gara (gara 1 e gara 2), nel caso che l'interruzione avvenga dopo l'effettuazione integrale della prima sessione di gara, si riterrà valida la classifica della prima sessione di gara e l'attribuzione dei punti e dei premi avverrà integralmente per la sola sessione di gara effettuata. L'interruzione della gara verrà segnalata ai concorrenti mediante un segnale luminoso giallo intermittente, indipendente dal semaforo, azionato dal Direttore di gara e ripresa non prima che siano trascorsi i 5', per dar modo ai piloti di prepararsi alla partenza

Art. 13 - PIANO DI SICUREZZA

Dovrà essere predisposto un piano di sicurezza da inviare alla CSAI insieme al Regolamento Particolare di Gara (RPG) riportante:
- il verbale di approvazione del percorso con tutte le prescrizioni impartite dagli incaricati della S/C Sicurezza;
- il profilo altimetrico del percorso con l'indicazione di eventuali chicanes, con esatta ubicazione (distanza dalla linea di partenza) e, possibilmente, un disegno con tutte le misure e le caratteristiche delle stesse.

L'Addetto alla Sicurezza, nella prima riunione del Collegio, illustrerà il piano unitamente al Direttore di Gara e ne preciserà le modalità di attuazione e gli apprestamenti.
Le protezioni, le barre antintrusione e le pile di pneumatici devono essere fissate e montate come da normativa.
Il Collegio dei Commissari Sportivi, nel corso della prima riunione, prenderà atto delle dichiarazioni del Direttore di Gara e dell'Addetto alla Sicurezza nella loro relazione illustrativa circa la perfetta osservanza ed attuazione di tutte le prescrizioni impartite dalle Autorità Amministrative e dagli Ispettori della S/C Sicurezza CSAI mediante il loro rapporto d'ispezione.

NB: al RPG sarà allegato, se possibile, il Piano Sanitario conforme alla NS 6 Cap. IV che, comunque, dovrà essere consegnato al Commissario Sportivo Delegato CSAI ed all'Osservatore.

Art. 14 - ADDETTO ALLE RELAZIONI CON I CONCORRENTI

Compiti principali
Fornire informazioni ai concorrenti e svolgere un ruolo di mediazione in ogni momento.
In tutte le gare valevoli per un titolo nazionale gli organizzatori hanno l'obbligo di prevedere almeno un addetto alle relazioni con i concorrenti (se ne consigliano due).
Questo ruolo deve esser ricoperto da un titolare di licenza di Commissario Sportivo o da un titolare di altre licenze sportive (Ufficiale di Gara) di comprovata esperienza sportiva e tecnica implicando una buona conoscenza dei regolamenti. L'addetto alle relazioni con i concorrenti può assistere alle riunioni dei Commissari Sportivi, al fine di tenersi informato sulle eventuali decisioni prese.
L'addetto alle relazioni con i concorrenti deve essere facilmente identificabile dai concorrenti. A tale fine è consigliabile che:
1) Egli indossi un contrassegno od una pettorina entrambi molto visibili
2) Egli sia presentato ai concorrenti nel corso della riunione ante gara (se effettuata)
3) La foto sia pubblicata nel regolamento particolare di gara o in una circolare informativa e all'Albo di Gara.

Presenza durante la gara
Sull'albo Ufficiale di Gara dovrà essere esposto un tabulato con l'indicazione dei luoghi ed orari di presenza dell'addetto alle relazioni con i concorrenti. In particolare sarà presente: alle verifiche sportive e tecniche; presso la segreteria della manifestazione; alla partenza della gara; in prossimità del parco chiuso all'arrivo.

Funzioni
- Rispondere a tutte le domande o questioni poste dai concorrenti il più dettagliatamente possibile;
- Dare tutte le informazioni possibili in relazione al regolamento particolare di gara ed allo svolgimento della gara, fornire classifiche.
- Evitare di trasmettere ai Commissari Sportivi tutte le richieste che possano trovare una soluzione soddisfacente (nell’ambito dei regolamenti) attraverso una semplice spiegazione, per esempio chiarimenti su contestazioni sui tempi con l’assistenza dei cronometristi.

L’addetto alle relazioni con i concorrenti dovrà evitare di riferire qualsiasi notizia o prendere qualsiasi iniziativa che possa portare all’insorgere di reclami.

Art. 15 - DISPOSIZIONI GENERALI

15.1 Designazione multipla

Non è ammessa.

15.2 Vettura Apripista

Max 3 vetture apripista.

Se le vetture utilizzate, con l’accordo del Direttore di gara, sono vetture da competizione, queste devono essere guidate da persone di provata esperienza, titolari di licenza di conduttore.

Non sono ammesse le vetture di Formula (monoposto o sport).

Le vetture apripista devono essere coperte dalle medesime assicurazioni delle vetture in gara.

La vettura adibita alla chiusura del percorso di gara dovrà essere munita di bandiera rossa.

Si raccomanda di prevedere la chiusura delle strade o l’organizzazione di staffette per la riconduzione delle vetture da gara (soprattutto quelle non autorizzate alla circolazione stradale) nelle varie fasi di trasferimento della manifestazione.

Eventuali parate o dimostrazioni (da effettuarsi con le modalità previste dal Regolamento Nazionale Sportivo e con un programma da allegare al RPG) non devono comportare problematiche di svolgimento alla gara e non devono interferire assolutamente con l’orario di partenza delle prove e delle gare.

15.3 Pubblicità

15.3.1 La pubblicità potrà essere eventualmente specificata con Circolare Informativa tassativamente emanata approvata entro la data di apertura delle iscrizioni.

Gli Organizzatori sono obbligati a riportare nel Regolamento Particolare di Gara l’elenco delle pubblicità obbligatorie e facoltative riferite alla manifestazione e le relative normative.

15.3.2 Tutti i Concorrenti partecipanti alle gare del Campionato Italiano Velocità Montagna dovranno obbligatoriamente applicare sulle loro vetture tre adesivi pubblicitari della misura di cm. 30x15 ognuno che verranno forniti da ACI Sport.

15.3.3 Tutti i Concorrenti partecipanti al CIVM (esclusi quelli delle vetture del Gruppo E3, E3S, dei Trofei Monomarca e delle vetture storiche) devono obbligatoriamente applicare sulle loro vetture l’adesivo pubblicitario del “Campionato Italiano Velocità della Montagna” e/o dei suoi sponsors fornito da ACI Sport. Detto adesivo dovrà essere applicato sulla parte superiore del parabrezza per le vetture chiuse (GT, A, N, E1, R, ecc) e nella parte anteriore della vettura (parte superiore cofano) per le vetture aperte (E2M, E2B, CN, ecc.). Nell’Appendice n° 8 e nel Regolamento Particolare di Gara sono riportati gli schemi di apposizione delle varie pubblicità e dei numeri di gara.

Sarà controllata la presenza della pubblicità obbligatoria sulle vetture alle verifiche tecniche e sull’allineamento, prima della partenza. La mancanza, anche parziale, o la non corretta posizione della pubblicità comporterà una sovrattassa da € 50 sino al doppio della tassa di iscrizione.

15.4 Pubblicità, decorazioni e scritte sul percorso

Sul percorso di gara (sede stradale) sono assolutamente vietate le pubblicità, le decorazioni e le scritte.

I Concorrenti che dovessero incorrere in infrazione saranno passibili di provvedimenti disciplinari da parte del Collegio dei Commissari Sportivi che potranno arrivare fino all’esclusione dalla gara.

15.5 Rimborso della tassa di iscrizione

15.5.1 La tassa di iscrizione sarà interamente rimborsata:
- ai concorrenti la cui iscrizione non sia stata accettata;
- nel caso in cui la gara non abbia luogo.

15.5.2 La tassa d’iscrizione può essere parzialmente rimborsata nelle particolari condizioni eventualmente previste dal regolamento particolare.

15.5.3 In caso di ritiro d’iscrizione da parte del concorrente la tassa:
- deve essere restituita nella misura del 50%, se la rinuncia perviene prima della chiusura delle iscrizioni;
- non deve essere restituita se invece perviene dopo il termine di chiusura delle iscrizioni;
- la restituzione delle tasse di iscrizione deve avvenire entro i 15 giorni successivi alla gara.

15.6 Fac simile scheda d’iscrizione

Vedere l’Appendice n° 6 alla presente N.S.

15.7 Direzione di Gara

Potranno essere inseriti nel RPG solamente i nominativi di un Direttore di Gara e di due Aggiunti

15.8 Pass VIP CIVM

Gli Organizzatori di gare CIVM devono consentire l’accesso a tutte le aree di gara (salvo quelle vietate per ragioni di sicurezza o sorvegliate) a max 2 VIP che esibiscano un apposito PASS rilasciato agli interessati, su loro richiesta, direttamente da ACI Sport.

15.9 Norme particolari di ammissione di vetture appartenenti a Trofei, Serie, Monomarca ~~e/o auto storiche~~.

Nelle gare in due sessioni di gara (gara 1 e gara 2) del CIVM eventuali vetture appartenenti a Trofei, Serie, Monomarca (se approvati CSAI) ~~e/o auto storiche (gare non titolate) e/o E3 dovranno~~ potranno, a discrezione dell’organizzatore, effettuare una sola sessione di prove e una sessione di gara al Sabato, la seconda sessione di gara verrà disputata alla Domenica.

Nel caso l’Organizzatore (gare in due sessioni di gara) abbia chiesto ed ottenuto un aumento del numero d’iscritti ammissibile, tali vetture dovranno effettuare una sola sessione di prove ufficiali e una sola sessione di gara.

In caso di una sessione di prove e di una sessione di gara le stesse si svolgeranno, rispettivamente, tra le due sessioni di prove e le due sessioni di gara riservate alle altre vetture (con le modalità indicate sul RPG).

“l’esperienza non s’inventa!” dal 1996
Tel. +39 0721.978101 - Fax +39 0721.977877
www.cmaantincendio.it - info@cmaantincendio.it
Coord. Gen. Luca Bottin - Cell. 349.6548439
VEICOLI ANTINCENDIO VELOCE (Vav)
VEICOLI ATTREZZATI PER DECARCERAZIONE
SECONDO NORME FIA/CSAI PER MANIFESTAZIONI MOTORISTICHE
VEICOLI ATTREZZATI PER ZONE REFUELLING

APPENDICE N. 1 ALLA N.S. 16 BIS
POSTI DI PERCORSO E SERVIZI DI SOCCORSO
(Articoli 7 “Gare in Salita”, 2.3 “Posti di Percorso”, 2.5 “Interventi sulla pista” e 2.6 “Servizi di Soccorso” dell’Allegato H al Codice Sportivo Internazionale agg. 5-10-2011)

NB: il testo completo dell’All. H è reperibile nel sito www.fia.com

ARTICOLO 7 ALLEGATO H - GARE IN SALITA

7.1 ORGANIZZAZIONE GENERALE

L’organizzazione dei servizi di soccorso deve essere, in generale, simile a quella raccomandata all'articolo 2 dell'Appendice H (riportato tradotto più avanti nelle parti d'interesse), nella misura in cui essa è appropriata alle gare di velocità in salita.

Il percorso e l’organizzazione devono essere approvati dalla CSAI.

L’Addetto alla Sicurezza e/o il Direttore di Gara dovrà/nno effettuare l’ispezione della gara e certificare la sua conformità al piano di sicurezza prima del passaggio del primo concorrente.

7.2 SORVEGLIANZA DEL PERCORSO

7.2.1 Posti dei Commissari

Per ogni posto devono essere rispettate le seguenti condizioni:
- contatto visivo con il posto che precede e con quello che segue;
- collegamento radio o telefono continuo con la Direzione di Gara.

7.2.2 Doveri

I doveri e gli interventi dei Commissari sono, in linea generale, simili a quelli indicati all’Articolo 2.3.5 nella misura in cui essi sono applicabili alle gare in salita.

È consigliata la realizzazione di un briefing scritto da consegnare ai Commissari che lo controfirmeranno per ricevuta.

7.2.3 Equipaggiamento

- bandiere di segnalazione descritte all’Articolo 2.3.3;
- un recipiente di 15 litri riempito di carbonato di calcio o di un altro prodotto destinato ad assorbire l’olio;
- una o due scope molto dure e di una pala;
- due estintori portatili di 6 Kg. di contenuto, utilizzanti un prodotto estinguente approvato dalla ASN;
- attrezzi per raddrizzare una vettura rovesciata;
- una coperta ignifuga per soffocare un incendio;
- guanti ignifughi;
- i Commissari devono essere equipaggiati per tagliare le cinture, le reti di sicurezza, ecc.;
- un insieme di bandiere di segnalazione comprendente:
  - 2 gialle
  - 1 gialla a strisce rosse
  - 1 blu
  - 1 bianca
  - 1 verde
  - 1 rossa (ai posti designati).

7.2.4 Segnalazione

Devono essere utilizzate delle bandiere e/o dei segnali luminosi come descritto all’Articolo 2.4.5 e dalle seguenti precisazioni.

Bandiera gialla: è un segnale di pericolo e dovrà essere presentata ai piloti in due modi con i seguenti significati:
- una sola bandiera agitata: riducete la vostra velocità e siate pronti a un cambio di direzione. C'è un pericolo sul bordo o su una parte della pista
- due bandiere agitate: riducete la vostra velocità e siate pronti a cambiare direzione o a fermarvi. Un pericolo ostruisce totalmente o parzialmente la pista.

Normalmente le bandiere gialle dovranno essere presentate solo al posto dei Commissari di Percorso che si trova immediatamente prima del pericolo.

In alcuni casi il Direttore di Gara può ordinare che esse siano presentate in più posti di Commissari che precedono un incidente.

Bandiera rossa: presentata unicamente su istruzioni del Direttore di gara - arresta le prove o la gara. I piloti devono arrestarsi dove si trovano ed attendere le istruzioni dei Commissari.

È raccomandato che il briefing dei piloti (o le note) includano i segnali che saranno utilizzati.

7.3 SERVIZI MEDICI *(si applicano le disposizioni della NS6, ove più restrittive)*

7.3.1 Concezione generale

I servizi medici descritti qui di seguito dovrebbero applicarsi a tutte le gare di velocità in salita iscritte al Calendario Internazionale della FIA. Essi devono essere concepiti nel rispetto delle prescrizioni di cui all'articolo 2.7 (All. H).

Devono inoltre rispondere ai requisiti legali in vigore nel paese interessato.

In occasione di qualsiasi gara internazionale, la FIA ha la facoltà di controllare in qualsiasi momento l'organizzazione dei servizi medici.

Una tabella riepilogativa della organizzazione dei servizi medici, disciplina per disciplina, è riportata alla fine dell’Appendice H.

7.3.2 Composizione dei servizi medici:

- Un Medico Capo
- Dei Medici o Paramedici “a piedi”:
  - a discrezione del Medico Capo.
- Delle Vetture d’intervento medico:
  - almeno una con, a bordo, un Medico competente in rianimazione ed esperienza nel trattamento pre-ospedaliero delle vittime d’incidente.
    Misure particolari per i Campionati FIA (raccomandato negli altri casi):
    il loro equipaggiamento deve essere conforme al Supplemento 3 (punto 4).
    Per tutte le gare, il numero dei veicoli deve essere di 2 per i percorsi di lunghezza massima di 10 km; un veicolo supplementare deve essere previsto per settore di 5 km al di là di questa distanza.

- Dei Teams di estricazione:
  - almeno uno (vedi supplemento 7).
    Misure particolari per i Campionati FIA (raccomandato negli altri casi):
    per ogni tratto di 5 km di percorso, dovrà essere previsto un Team di estricazione supplementare.
    NB: Il Team di estricazione è obbligatorio in Italia in tutte le gare in salita in cui sono ammesse le vetture monoposto a ruote scoperte, vedi NS 6 Cap IV.
- Una Unità di rianimazione (Centro Medico Temporaneo):
  - che deve essere in grado di trattare sia pazienti bisognosi di cure lievi sia pazienti feriti necessitanti di cure intensive, almeno sotto forma di unità mobile (ambulanza equipaggiata per la terapia intensiva).
    Misure particolari per i Campionati FIA (raccomandato negli altri casi):
    detta unità di terapia intensiva dovrà essere equipaggiata nel rispetto delle prescrizioni del Supplemento 4 (punto 2).
- Delle ambulanze per il trasporto di feriti:
  - conformi alla legislazione del paese interessato con o senza medico a bordo; il loro numero deve essere determinato dalla lunghezza del percorso. Per esempio almeno 1 ambulanza per tratto di 5 Km. Per un ferito che necessita durante il suo trasporto di cure intensive, un'ambulanza equipaggiata a questo scopo e conforme alle prescrizioni del Supplemento 5, con presenza di un medico competente in rianimazione che può essere assistito da un paramedico competente.
    Se l'ambulanza attrezzata per la terapia intensiva che è presente sul sito come unità mobile di rianimazione è utilizzata per effettuare una evacuazione, la gara non può essere ripresa fino a quando non sia tornata o sia stata sostituita da un'altra ambulanza attrezzata per terapia intensiva.
- Elicottero:
  Misure particolari per i Campionati FIA (raccomandato negli altri casi):
  un elicottero in stand-by, per il quale dovranno essere previste delle zone di atterraggio (vedi equipaggiamento nel Supplemento 5).

7.3.3 Comunicazione:

Tutti gli elementi del servizio medico devono essere in grado di comunicare tra di loro mediante la rete generale o, di preferenza, mediante una rete dedicata.

7.3.4 Formalità amministrative:

Il piano di sicurezza di gara dovrà precisare:
- l'ubicazione di tutti i servizi di urgenza e le procedure d'intervento corrispondenti;
- gli itinerari di evacuazione;
- l'ubicazione e altre informazioni utili sugli Ospedali allertati;
- i servizi delle Autorità locali in grado di fornire un aiuto supplementare;
- le zone proibite e/o autorizzate.

Analogamente i servizi medici suscettibili di essere chiamati ad assistere in caso di incidente (ospedali locali, ospedali specializzati, centri di soccorso, ecc.) devono essere preventivamente chiaramente informati dello svolgimento della gara allo scopo di permettere la loro messa in allerta, se necessario. In collegamento con le Autorità locali, preparare la procedura in caso d'incidente massivo o di un avvenimento che oltrepassi le possibilità dei servizi di urgenza della gara.

7.3.5 Sicurezza degli spettatori:

L'organizzatore dovrà garantire:
- delle istruzioni chiare per l'accesso alle zone recintate e ai parcheggi riservati agli spettatori (molto prima dell'arrivo del pubblico);
- delle zone proibite chiaramente identificate e segnalate;
- uno stretto controllo dei luoghi attraversati durante la gara;
- la presenza di personale di sicurezza nelle aree a forte densità;
- dei servizi medici appropriati per il pubblico.

7.3.6 Organizzazione degli interventi medici:

- Il medico presente sul posto dovrà dirigere l'intervento medico sui luoghi di un incidente.
- Il personale a bordo del veicolo d'intervento dovrà essere preparato e allenato ad utilizzare l'equipaggiamento.
- L'uso da parte dei medici della "tuta medica" è raccomandato, esse dovrebbero essere di preferenza ignifughe e portare la menzione “DOCTOR” sul dorso e sul petto.

7.4 SERVIZI DI LOTTA CONTRO GLI INCENDI E DI SOCCORSO

7.4.1 Concezione generale

Questi servizi dovranno essere concepiti in modo tale che gli interventi e la lotta contro gli incendi possano essere l'equivalente delle prestazioni raccomandate all'articolo 2.6.

7.4.2 Posti dei Commissari

- equipaggiamento conforme all'articolo 7.2.3;
- se i posti sono separati da una distanza superiore a 200 m, un estintore dovrà trovarsi ogni 100 m circa.

7.4.3 Veicoli d'intervento medico

Ogni veicolo dovrà essere essere munito dei seguenti equipaggiamenti:
- abbigliamento resistente al fuoco per il personale
- coperta resistente al fuoco
- rampini
- cesoie
- due estintori portatili
- altro materiale considerato essenziale all'intervento.

7.4.4 Medico

Un medico competente in rianimazione dovrà trovarsi a bordo del veicolo d'intervento medico o di un veicolo specifico.

7.4.5 Altri equipaggiamenti

Ulteriori equipaggiamenti d’intervento dovranno essere posizionati in alcuni dei posti dei commissari scelti secondo la lunghezza del percorso; almeno uno ogni 3 km, con minimo 2 persone.

“l’esperienza non s’inventa!” dal 1996
Tel. +39 0721.978101 - Fax +39 0721.977877
www.cmaantincendio.it - info@cmaantincendio.it
Coord. Gen. Luca Bottin - Cell. 349.6548439
VEICOLI ANTINCENDIO VELOCE (Vav)
VEICOLI ATTREZZATI PER DECARCERAZIONE
SECONDO NORME FIA/CSAI PER MANIFESTAZIONI MOTORISTICHE
VEICOLI ATTREZZATI PER ZONE REFUELLING

7.5 EVACUAZIONE

7.5.1 Uno o più itinerari di evacuazione dovranno essere previsti e le Forze di Polizia dovranno essere informate allo scopo di fornire aiuto in caso di problemi alla circolazione.

7.5.2 I servizi di urgenza degli Ospedali allertati devono essere informati immediatamente all'inizio di un'evacuazione.

DI SEGUITO SONO RIPORTATI ALCUNI ARTICOLI E PARTI DELL'ALLEGATO H AL CODICE SPORTIVO INTERNAZIONALE RICHIAMATI NEL TESTO DELL'ARTICOLO 7 DI CUI SOPRA

2.3 - POSTI DI PERCORSO

2.3.1 Definizione

Il loro personale assicura la sorveglianza della pista e delle sue immediate vicinanze.

Questi posti, adiacenti alla pista, nella loro più semplice concezione dovranno disporre di un'area stabilizzata adeguata, posta al riparo dalle vetture che corrono sulla pista e proteggere gli addetti e l'equipaggiamento dalle intemperie.

2.3.2 Numero e dislocazione

Il numero e l'ubicazione dei posti saranno determinati in funzione delle caratteristiche del percorso tenendo conto che:

- nessun settore della strada deve sfuggire all'osservazione,
- ogni posto deve poter comunicare visivamente con il precedente e con il successivo; se questo non è il caso, dovrà essere previsto un posto supplementare o di collegamento utilizzando personale aggiunto per rispondere a questa esigenza;
- la distanza tra i posti consecutivi non dovrà superare i 500 metri (non tenendo conto dei posti supplementari);
- ogni posto occupato da più di due persone dovrà poter comunicare verbalmente con la Direzione di Gara;
- ogni posto dovrà essere segnalato con un cartello, chiaramente visibile dalla pista, riportante un numero crescente progressivamente a partire dal primo posto dislocato dopo la linea di partenza, utilizzando un sistema di numerazione logico e chiaro;
- tutte le modifiche nel numero ed ubicazione dei posti devono essere notificate alla (CSAI) FIA.

Allo scopo di facilitare l'applicazione delle regole concernenti le bandiere gialle (ved. art. 2.5.4.1 b), il punto esatto a partire dal quale si applica una luce o una bandiera gialla esposta (sorpasso proibito) può essere definito mediante una marcatura laterale gialla sul bordo della pista più lontano dalla traiettoria di corsa e/o con un marcatore verticale flessibile ("floppy") sulla banchina. La finalità di questi indicatori deve essere esplicitata nel regolamento particolare.

2.3.3 Equipaggiamento

Ogni posto deve essere equipaggiato con:

a) Un sistema di comunicazione a due vie con la Direzione di gara e un sistema di riserva indipendente.

b) Un insieme di bandiere di segnalazione comprendente:
   2 gialle;
   1 gialla con righe rosse;
   1 blu;
   1 bianca;
   1 verde;
   1 rossa.

   Tutti i posti supplementari o di collegamento devono pure essere provvisti di un insieme similare di bandiere.

   Alcuni posti, a richiesta del Direttore di Gara, possono anche essere provvisti di una bandiera nera e di una bandiera nera/arancione.

c) Un recipiente di 15 litri e due recipienti di 4 litri contenenti carbonato di calcio o altro prodotto equivalente destinato ad assorbire l'olio.

d) Due scope molto dure e delle pale.

e) Almeno 3 estintori portatili idonei per spegnere incendi di veicoli all'aria aperta che non superino ciascuno un peso totale di 10 kg e contenenti almeno 6 kg di prodotto estinguente e l'equipaggiamento complementare come specificato al punto 2.6.2.3.

2.3.4 Personale

Ogni posto principale sarà sotto la responsabilità di un Capo-posto e del suo aggiunto, entrambi qualificati per questi ruoli dopo il superamento di un esame speciale sotto il controllo dell'ASN. Essi avranno a loro disposizione persone che abbiano ricevuto una formazione di base sui compiti operativi di un posto di percorso. Il Capoposto o il suo aggiunto deve mantenere i contatti telefonici con la Direzione di Gara.

Almeno uno dei membri del personale dovrebbe essere qualificato per gli interventi di pronto soccorso di base.

Alla fine di una gara, il personale non deve lasciare il posto prima del passaggio della vettura ufficiale che apre la pista.

I Commissari di Percorso non dovrebbero portare indumenti/pettorine di un colore similare a quello delle bandiere di segnalazione, in particolare giallo e rosso.

2.3.5 Compiti operativi

Ogni posto dovrà:

- avvertire i conduttori, mediante segnalazioni, di qualsiasi pericolo o di qualsiasi difficoltà che essi non possono prevedere (ved. art. 4).
- informare immediatamente la Direzione di Gara di ogni incidente che si verifichi nei limiti d'intervento del posto, e suggerire l'impiego dei servizi di emergenza se ciò appare necessario.
- intervenire sulla pista quando necessario come descritto all'art. 2.5;
- osservare se la corsa si svolge in maniera regolare dal punto di vista sportivo e riferire alla Direzione di Gara tutti i comportamenti pericolosi o antisportivi, soprattutto per ciò che concerne l'Allegato L Cap. IV (reperibile nel sito www.fia.com) "Codice di Guida su Circuito".
- mantenere il suo settore di pista pulito e libero da ostacoli, provvedendo ad eliminare l'olio eventualmente sparso, salvo che ciò sia formalmente non richiesto (ad esempio in occasione dei Gran Premi di F1), con l'aiuto di un prodotto assorbente, di scope e di pale.
- al termine di ogni attività sul percorso, il posto deve continuare a sorvegliare il suo settore di pista fino a che sia informato dalla Direzione di Gara che tutte le vetture concorrenti hanno lasciato la pista.

…/…

2.5 - INTERVENTI SULLA PISTA

2.5.1 Condizioni

Spetta ai Commissari di Percorso effettuare il primo intervento in caso d'incidente, sempre sotto il controllo del Capo-posto o del suo aggiunto, che dovrebbe adottare tutte le misure necessarie a garantire la sicurezza fisica dei suoi uomini, mediante segnali preventivamente concordati per far sgombrare la pista ogni qualvolta sopraggiunge una vettura, e mediante la bandiera gialla.

Tutto il personale d'intervento dovrebbe indossare degli indumenti che proteggono dal fuoco tutte le parti del corpo, ivi compresa la testa, il viso e gli occhi.

2.5.2 Se una vettura si ferma

Se una vettura si ferma sulla pista o ne esce, la prima preoccupazione dei Commissari di percorso del settore deve essere quella di spingerla verso un luogo sicuro.

Nessun conduttore può opporsi a che la sua vettura sia spinta fuori dalla pista; egli deve, invece, fare del suo meglio per facilitare la manovra ed obbedire alle istruzioni dei Commissari di percorso. Quando la vettura si trova in luogo sicuro, il conduttore ha il diritto di lavorarvi (se il Regolamento Particolare di Gara lo permette) per farla ripartire.

In questo tipo di casi, altri mezzi quali carri-attrezzi, gru, ecc., non dovranno intervenire se non dopo che il conduttore ha fatto chiaramente capire la sua decisione di ritirarsi. È opportuno che il conduttore resti nei pressi della sua vettura fino al termine della corsa o, in caso contrario, egli deve indicare al Capo-posto in quale maniera la vettura può essere sollevata o rimorchiata fino al box (o altro luogo a ciò designato).

2.5.3 In caso d'incidente

2.5.3.1 Primo intervento

Ogni qualvolta si verifichi un incidente, il posto di percorso dovrebbe immediatamente informare la Direzione di Gara allo scopo di attivare le procedure specificate nel piano dei servizi medici e di lotta antincendio. Immediatamente, almeno due Commissari di percorso, entrambi muniti di un estintore dovrebbero arrivare sul luogo per:

- aiutare a spegnere il fuoco (ved. art. 2.6.2 dell'All. "H" - Lotta antincendio);
- aiutare - ove possibile - il conduttore, ricordando sempre che il primo intervento medico deve essere prestato dal servizio medico e che il conduttore non deve essere spostato se è ferito; il pilota che ha un problema per uscire dal suo veicolo senza aiuto esterno non deve cercare di uscire con i suoi propri mezzi ma attendere i soccorsi specializzati.
- In tutti i casi, i Commissari di Percorso non devono estrarre (salvo i casi di forza maggiore: incendio, pericolo immediato) un pilota incidentato, ma solamente assicurare la sua sicurezza attendendo l'arrivo dei soccorsi specializzati.
- Queste informazioni devono essere portate a conoscenza delle categorie interessate (piloti e commissari) in occasione dei briefings.
- sgombrare la pista dai rottami, dall'olio, ecc.;
- informare il Capo-posto della necessità di servizi d'intervento supplementari (ved. lotta antincendio; medico; disincarcerazione);
- nel caso in cui il conduttore appaia essere indenne il Capo-posto dovrà informarne la Direzione di Gara affinché gli possano essere fornite le istruzioni del caso.

2.5.3.2 Secondo intervento

Se necessario, un dispositivo mobile di lotta antincendio dovrebbe essere inviato rapidamente sul posto dalla Direzione di Gara.

In caso di lesioni corporali accertate sul luogo dell'incidente, i veicoli di soccorso medico e di liberazione richiesti dovrebbero essere inviati immediatamente.

2.6 - SERVIZI DI SOCCORSO

2.6.1 Veicoli d'intervento

I veicoli d'intervento costituiscono un elemento essenziale dell'equipaggiamento di urgenza di un circuito e i loro equipaggi forniscono l'intervento specializzato che può essere necessario in occasione di qualsiasi incidente sopravvenuto sulla pista o nella zona dei box o del paddock.

2.6.1.1 Funzioni dell'intervento

a) Lotta antincendio

Ricoprire il ruolo del secondo intervento con i mezzi per spegnere completamente l'incendio.

b) Medico

Poter assicurare la rianimazione e stabilizzare la condizione di un pilota ferito.

c) Disincarcerazione

Disporre dei mezzi e degli equipaggiamenti necessari alla disincarcerazione di un pilota da una vettura danneggiata.

Per le gare che si svolgono in Italia con percorsi maggiori di 10 km devono essere previsti almeno due veicoli per la disincarcerazione equipaggiati conformemente alla normativa FIA.

d) Estricazione (obbligatoria in Italia nelle gare in salita in cui sono ammesse le vetture monoposto a ruote scoperte, vedi NS6 Cap IV art. 2.2, e per certe gare internazionali - ved. Art. 2.7.3 e Supplemento 7 dell'Allegato H)

Poter estrarre un pilota ferito dalla sua vettura in una condizione d'immobilità della colonna vertebrale.

Sarà alla discrezione della CSAI e ai responsabili del Circuito di designare questi veicoli per una sola funzione o per una combinazione di queste funzioni, sempre a condizione che i veicoli in questione possano raggiungere qualsiasi posizione del circuito nei tempi appropriati e l'equipaggiamento specificato all'art. 2.6.2 per la lotta antincendio, nel Supplemento 3 per per i soccorsi medici e/o la disincarcerazione.

…/…

2.6.2 Servizio di lotta antincendio

2.6.2.1 Missione

Questo servizio ha per scopo di lottare contro gli incendi che derivano da incidenti che sopravvengono sulla pista, nei box, nel paddock. Un servizio indipendente sarà previsto dagli organizzatori per tutte le altre zone, conformemente alle prescrizioni delle Autorità Pubbliche interessate.

2.6.2.2 Organizzazione

Innanzitutto va ricordato che in tutte le operazioni di lotta contro gli incendi il fattore decisivo risiede nel personale e non sarà mai troppo insistere sull'importanza della formazione dei soccorritori.

La procedura di lotta contro gli incendi dovrebbe rispondere a due imperativi:

- raggiungere l'incendio ed isolare il pilota da esso;
- essere in possesso di mezzi efficaci ed appropriati per spegnere completamente il fuoco.

L'esperienza e le prove hanno dimostrato che l'intervento iniziale più efficace e, allo stesso tempo, il più pratico può esercitarsi in due tempi e, mentre l'equipaggiamento e il metodo possono variare tra i differenti circuiti, i criteri del primo e del secondo intervento dovrebbero essere rispettati:

- Primo intervento: appena possibile, dopo un incidente, tenuto conto delle circostanze, dei soccorritori muniti di estintori portatili dovrebbero raggiungere il luogo, quale che sia la sua posizione sul circuito. Essi dovrebbero essere capaci d'intervenire con i mezzi appropriati per liberare l'abitacolo della vettura dal fuoco.
- Secondo intervento: la disposizione dei servizi di soccorso dovrebbe essere calcolata in maniera tale che, teoricamente nei 60 secondi successivi all'incidente, le condizioni di salvataggio del pilota possano essere stabilite.
- Terzo intervento: arrivo delle disposizioni supplementari, se necessario.

Non è mai troppo insistere sul fatto che il primo ed il secondo intervento devono essere completamente integrati, poiché il valore degli estintori portatili durante il primo intervento può essere limitato.

…/…

DECARCERAZIONE E ANTINCENDIO
A NORMA FIA E CSAI
PER RALLY, SALITE E GARE IN CIRCUITO
Rext S.r.l.
Borgo Pietro Wührer, 23 - 25123 Brescia
+39 030 3367832 - info@rext.it
WWW.REXT.IT

APPENDICE N. 2 ALLA N.S. 16 BIS

CAHIER DES CHARGES
SICUREZZA PERCORSI GARE IN SALITA

Premessa

Una gara in salita deve essere concepita in conformità alle vigenti disposizioni del Regolamento Nazionale Sportivo e delle sue Norme Supplementari (in particolare: N.S. 1, Cap. IV - N.S. 6- N.S. 7- N.S. 8 - N.S. 16 Bis, Cap I e II) e alle normative e prescrizioni internazionali emanate dalla FIA, ove richiamate (in particolare l'Allegato H, reperibile nel suo testo integrale nel sito www.fia.com e, in alcune sue parti tradotte, nella presente N.S.). In aggiunta a ciò sono state emanate le presenti direttive che si applicano alle gare nazionali in salita organizzate in Italia (comprese quelle valide per il CEM o il Challenge FIA), anche per sole autostoriche, e che forniscono alcune indicazioni e richiami di normative utili sia agli Ispettori incaricati dalla CSAI, per l'espletamento del loro incarico, che agli organizzatori, per l'allestimento del percorso e dei suoi apprestamenti di sicurezza.

Resta inteso che per le gare internazionali FIA si applica integralmente la regolamentazione internazionale dalla stessa emanata.

1 - CONSIDERAZIONI GENERALI

1.1 Rivestimento stradale

Come principio, entrambi i lati della strada devono essere fiancheggiati da banchine di almeno 1 metro di larghezza; se la larghezza della strada è superiore a 5 metri si può utilizzare come banchina la parte eccedente i 5 metri, a condizione che questa sia segnalata da una linea bianca. Se il terreno al di là delle banchine può essere considerato pericoloso, tenuto conto della velocità raggiunta sul tratto considerato (es.: prossimità di rocce, precipizi, alberi, ecc.), le banchine devono essere fiancheggiate da guard-rail o altra protezione di resistenza equivalente (vedere precedente Cap. II, Art. 1.3 per maggiori dettagli).

1.2 Attraversamento di centri abitati

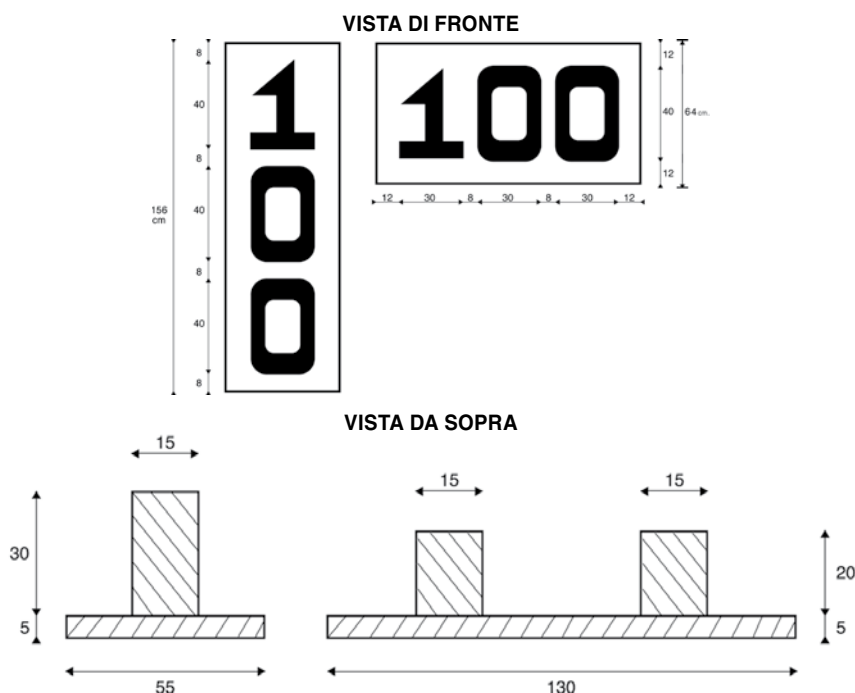
Il percorso non deve attraversare centri abitati che, a causa della loro importanza o dell'impossibilità pratica di realizzare efficaci misure di protezione possono comportare pericolo per i concorrenti o per il pubblico (abitanti e spettatori).

1.3 Pannelli segnalatori della distanza, visibilità, altre segnalazioni

Vedere la figura 1.

I pannelli indicatori della distanza prima dell'inizio geometrico di una curva su un percorso automobilistico dovrebbero essere conformi alle seguenti specifiche:

1) Dimensioni: le dimensioni dei pannelli date negli schemi A e B sono dei minimi; le dimensioni delle cifre sono standard. Le dimensioni dei supporti varieranno secondo la loro forma e la loro funzione.
2) Colori: cifre nere o blu scuro su fondo bianco.
3) Materiali: per le installazioni sulla banchina, il pannello e il suo supporto devono essere in polistirene ininfiammabile o di altro materiale leggero similare. Per le installazioni dietro la prima linea di protezione, il pannello deve essere in masonite, in metallo o in un altro materiale appropriato e il supporto in legno o in metallo.
4) Installazione:
   - Sulla banchina, (tipi A o B): supporti conficcati nel suolo per una profondità minima di 50 cm, il centro del pannello si troverà a circa 1 metro al di sopra del livello del suolo e a una distanza minima di 1 metro dal bordo della pista;
   - Dietro la prima linea di protezione (solo il tipo B): fissare i supporti nel suolo o su altre strutture, a minimo 1 metro dietro la prima linea di protezione, il centro del pannello si troverà posizionato ad un'altezza massima di 3 metri al di sopra del livello del suolo e ad una distanza di 5 metri dal bordo della pista;
   - I pannelli devono essere interamente visibili, in ogni punto della pista, ai piloti che arrivano, a 100 metri dai pannelli.

Figura 1: Pannelli indicatori di distanza - Dimensioni

La vista da sopra si riferisce a un pannello destinato ad essere installato tra la prima linea di protezione e il bordo della pista. L'altezza e la posizione del pannello possono variare secondo le differenti piste.

1.3.1 Potranno essere utilizzati dei pannelli indicanti l'andamento della curva (sinistra, destra, tornante, ecc.) che dovranno essere installati come i pannelli indicatori delle distanze e con dimensione similare anche per ciò che concerne il disegno.

La simbologia utilizzata dovrà essere quella tipo Road Book Rallyes.

I pannelli indicatori dovranno essere posizionati in prossimità della curva o del tratto interessato, preceduti dai pannelli distanziometrici.

Detti pannelli indicatori non sono obbligatori salvo se richiesti dagli Ispettori in occasione del sopralluogo del percorso.

2 - SORVEGLIANZA DEL PERCORSO

2.1 Posti di percorso (ubicazione, protezione, personale, equipaggiamento, funzioni)

Devono rispettare quanto previsto dall' Allegato H articoli 7.1, 7.2, 2.3 e loro rimandi (riportati nella presente Norma Supplementare nell'Appendice n. 1), con le seguenti ulteriori prescrizioni:

- Tutti i Commissari di Percorso devono essere licenziati CSAI per l'anno in corso.
- Il collegamento radio/telefonico tra i posti e gli altri mezzi e servizi e la Direzione di gara deve essere ottimo in ogni momento della manifestazione.

Le postazioni supplementari in cui il Commissario di Percorso è anche munito di radiotelefono devono essere costituite da minimo due Commissari.

3 - SERVIZI DI SOCCORSO

3.1 Servizio antincendio

Deve conformarsi all'Allegato H, art. 7.4 (riportato, tradotto, nella presente Norma Supplementare come Appendice n. 1 (oppure reperibile nel sito www.fia.com).

Si consiglia la presenza di operatori con mezzi e strumenti idonei per il ripristino di eventuali guard rail danneggiati.

3.2 Servizio di recupero vetture

I carri attrezzi utilizzati devono essere in grado di caricare e trasportare velocemente eventuali vetture ferme, per rottura meccanica o incidente, tenendo conto del loro peso (per una vettura di gruppo A di 3000 cm³ con serbatoi pieni è ragionevole ipotizzare 1300/1400 kg).

L'organizzatore deve assicurare la disponibilità di un mezzo di recupero dotato di gru a braccio (munito di cinghie) o di un carro attrezzi idoneo per il recupero di vetture Sport e monoposto che hanno un'altezza da terra molto ridotta.

3.3 Servizio medico

Si vedano le prescrizioni della N.S. 6 Cap. I e IV e della presente N.S., Cap. II, art. 1.5.

4 - DISPOSIZIONI VARIE

4.1 A giudizio degli Ispettori potrà rendersi necessario un ulteriore sopralluogo per controllare l'esecuzione corretta dei lavori.

Tutte le spese saranno a carico dell'organizzatore.

4.2 Pulizia del percorso

Si raccomanda il passaggio di una spazzatrice stradale per la pulizia del percorso prima delle prove ufficiali e della gara.

4.3 Sistema di amplificazione

Dovrebbe essere previsto un adeguato sistema di amplificazione sonoro mediante altoparlanti dislocati lungo il percorso per fornire al pubblico informazioni e notizie.

4.4 Servizi igienici mobili

Devono essere dislocati servizi igienici mobili, in numero adeguato, soprattutto nelle zone del parco partenza e di arrivo, con indicazione della loro ubicazione.

Da prevedere anche servizi per diversamente abili.

4.5 Controllo della zona di decelerazione delle vetture dopo il traguardo

Dovranno essere posizionati dei Commissari di Percorso (in posizione protetta e muniti delle bandiere di segnalazione prescritte) allo scopo di sorvegliare un tratto di percorso di lunghezza minima di 300 metri dopo il traguardo di arrivo.

5 - PROTEZIONE DELLE ZONE ACCESSIBILI AL PUBBLICO (RACCOMANDAZIONI MINIME)

5.1 Generalità

Gli spettatori dovranno essere posizionati allo stesso livello o al di sopra della strada.

Tutte le zone riservate agli spettatori dovranno essere chiaramente indicate e le zone proibite al pubblico dovranno essere fisicamente chiuse.

5.2 Tutte le zone non munite di uno dei dispositivi riportati di seguito saranno proibite al pubblico.

5.2.1 Sistemi di protezione:

La protezione delle zone riservate agli spettatori sarà determinata in funzione

- della distanza in rapporto alla strada;
- dell'altezza in rapporto alla strada;

Le zone riservate al pubblico non saranno mai situate a meno di 5 metri dal bordo della strada.

5.2.2 Prima linea di protezione:

Tutte le zone riservate agli spettatori saranno equipaggiate di barriere approvate.

Le zone riservate al pubblico non saranno in nessun caso situate a meno di 2 metri dalla barriera approvata.

5.2.3 Seconda linea di protezione

Dei sistemi supplementari consigliati saranno installati in funzione della distanza in rapporto al bordo della strada.

A più di 25 metri dalla strada: un dispositivo che permetta di trattenere gli spettatori dietro questa installazione.

Fino a 25 metri in rapporto alla strada: una recinzione grigliata di 1,20 metri di altezza con corrimano alla sua sommità e:

- se la zona spettatori è situata a meno di 2,5 metri di altezza al di sopra del livello della strada:

Dovrebbe essere installata una barriera di rete rinforzata di altezza minima di 2,50 metri.

- se la zona spettatori è situata ad almeno 2,50 metri di altezza al di sopra del livello della strada e che il terrapieno abbia un angolo minimo di pendenza di 45°.
  Dovrebbe essere installata una barriera di contenimento del pubblico ad un minimo di 3 metri dietro il bordo del terrapieno e a 6 metri dal bordo della strada.

Protezione dei Commissari:

- I posti dei Commissari dovranno essere protetti mediante un dispositivo (guard rail, muretto provvisorio) di minimo 1 metro di altezza.

APPENDICE N° 3 ALLA NS 16 BIS
“REGOLAMENTO TECNICO GRUPPO E3 S”

VETTURE DI PRODUZIONE SPECIALE (GRUPPO 5)

Art. 268 - Definizione

Vetture di produzione speciale per le quali non è necessario alcun minimo di produzione, ma che hanno per origine vetture omologate nei gruppi 1-2-3 e 4.

Art. 269 - Modifiche autorizzate

Sono permesse tutte le trasformazioni autorizzate per le vetture dei gruppi da 1 a 4 (artt. 258 e 261); inoltre sono permesse tutte le modifiche riportate qui di seguito.

a) Peso minimo

Le vetture del Gruppo 5 dovranno soddisfare i seguenti pesi minimi (art. 255 h):

Cilindrata inferiore o uguale a:	500 cc.	450 kg.
	600 cc.	495 kg.
	700 cc.	525 kg.
	850 cc.	555 kg.
	1000 cc.	595 kg.
	1150 cc.	610 kg.
	1300 cc.	635 kg.
	1600 cc.	675 kg.
	2000 cc.	735 kg.
	2500 cc.	800 kg.
	3000 cc.	860 kg.
	3500 cc.	915 kg.
	4000 cc.	970 kg.
	4500 cc.	1025 kg.
	5000 cc.	1065 kg.
	5500 cc.	1115 kg.
	6000 cc.	1155 kg.
	6500 cc.	1190 kg.
	7000 cc.	1220 kg.
	7500 cc.	1240 kg.
	8000 cc.	1255 kg.
Cilindrata oltre	8000 cc.	1330 kg.

b) Carrozzeria - Telaio

b1 Carrozzeria: la forma esterna della carrozzeria d’origine deva essere conservata, salvo per quanto concerne gli alettoni ed i dispositivi aerodinamici ammessi. Modanature e rifiniture possono essere tolte. I tergicristalli sono liberi, ma deva esserne previsto almeno uno funzionante.
Per limitare la lunghezza fuori-tutto della carrozzeria, verrà adottata la misura maggiore dell’Art. 6 della scheda di omologazione (Art. 4 della vecchia scheda). La larghezza massima della vettura “fuori-tutto” viene fissata in metri 2 (due).

b2 Telaio: Non potrà essere apportata alcuna modifica al telaio o scocca di serie, salvo per quanto concerne l’alleggerimento della struttura originale per asportazione di materiale e/o aggiunta di rinforzi.

b3 Portiere e cofani motore e bagagliaio: Il loro materiale è Ilbero, a condizione che la forma esteriore d’origine sia conservata.
Le cerniere e le maniglie esterne delle porte cono libere: la serratura originale deve essere conservata.
Le cerniere ed il fissaggio dei cofani, motore e bagagliaio, sono liberi; detti fissaggi dovranno essere quattro e dovrà esserne possibile l’azionamento dall’esterno. Il dispositivo originale di chiusura dovrà essere soppresso. Sarà permesso praticare delle aperture di ventilazione nel cofano motore; queste non dovranno permettere di scorgere gli elementi meccanici, eccezion fatta per i cornetti d’aspirazione.
In ogni caso, i cofani dovranno essere Intercambiabili con quelli originariamente omologati.

b4 Superfici vetrate: salvo per quanto concerne Il parabrezza, il materiale è libero, purché i vetri siano trasparenti.

b5 Aperture di ventilazione nell’abitacolo: nella carrozzeria potranno essere praticate aperture di ventilazione dell’abItacolo a condizione che siano ubicate:
- sulla parte sporgente del tetto sopra il lunotto posteriore e/o in una zona compresa tra Il vetro laterale posteriore ed il lunotto posteriore;
- che queste aperture non sporgano dalla linea originale della carrozzeria.

b6 Parafanghi: Il materiale e la forma dei parafanghi sono liberi.
Tuttavia, la forma dell’apertura dei passa-ruota deve essere conservata, ma questo non comporta l’obbligo di mantenere le dimensioni originali.
I parafanghi dovranno sormontare le ruote in maniera tale da coprire per almeno un terzo della circonferenza ed almeno tutta la larghezza del pneumatico.
Potranno essere praticate aperture di raffreddamento nei parafanghi. Tuttavia, quando fossero poste dietro la ruote posteriori, dovranno essere munite di dispositivi alettati che impediscano di vedere il pneumatico posteriore secondo un piano orizzontale.
L’interno dei parafanghi è libero; è quindi permesso installarvi elementi meccanici.

b7 Interno: Le rifiniture interne, pannelli delle portiere etc., sono liberi.
Il cruscotto non dovrà presentare alcun angolo sporgente.
Il sedile dovrà trovarsi interamente da un lato o dall’altro di un piano verticale passante per il centro della vettura.
I diaframmi che separano l’abitacolo dal compartimento motore e dal bagagliaio dovranno mantenere forma, posizione e materiale d’origine.

È permessa, tuttavia, l'installazione di elementi fissati a questi diaframmi o di elementi che li attraversano, a condizione di non sporgereper più di 20 cm. (misurati perpendicolarmente al diaframma) nell'abitacolo.
Questa possibilità non si applica, comunque, al blocco motore, al carter, all'albero motore o alla testata.
D'altra parte, sarà concesso modificare Il pianale purché questo non oltrepassi in altezza la soglia delle porte. In questo caso, il pianale d'origine potrà essere tolto.
È ugualmente concesso di procedere alle modifiche necessarie per installare la nuova trasmissione.
I condotti, canalizzazioni e cavi elettrici che attraversano l'abitacolo, dovranno essere conformi sia alle prescrizioni dell'articolo 253 b) sia alle norme aeronautiche.
Ad eccezione degli elementi installati sui o attraverso i diaframmi, potranno essere installati nell'abitacolo solamente i seguenti accessori: ruota di scorta, estintori, bombola di aria medica, equipaggiamento di comunicazione, zavorra.

c) elementi meccanici
Nessun elemento meccanico dovrà sporgere in rapporto alla carrozzeria originale della vettura, salvo che all'interno dei parafanghi.

c1 Motore: il blocco motore originariamente omologato sulla vettura di base dovrà essere conservato. La cilindrata è libera e potrà essere ottenuta mediante un cambiamento della corsa e/o dell'alesaggio d'origine.
Le incamiciature/rincamiciature sono libere. Il motore deve essere posizionato nel compartimento motore originale e l'orientamento dell'albero motore, visto in pianta, deve essere conservato. Non è permesso utilizzare più blocchi motore.

c2 Trasmissione: le ruote motrici del modello di base omologato debbono rimanere le stesse. Questo implica il divieto d'uso di una trasmissione a quattro ruote motrici, qualora questa non sia omologata originariamente. La scatola del cambio deve rimanere nella sua posizione originale, per es.: davanti o dietro al motore, sul ponte motore, ecc. È autorizzata l'aggiunta di ogni tipo di surmoltiplicazione.

c3 Altri elementi meccanici: Liberi.

d) Sospensione
Libera.

e) Sterzo
Libero.

f) Ruote
Libere. Tuttavia, in funzione della cilindrata saranno permesse le seguenti larghezze massime delle ruote complete (vedasi art. 252 l):
- fino a 1000 cc. 11"
- fino a 1300 cc. 12"
- fino a 1600 cc. 13"
- fino a 2000 cc. 14"
- fino a 3000 cc. 15"
- oltre 3000 cc. 16"

g) Freni
Liberi (Art. 253 J).

h) Serbatoi
Le vetture dovranno essere munite di serbatoi di sicurezza conformi alle specifiche FIA/FT3 o FIA/FTA, alle condizioni dell'Art. 272 h).
L'ubicazione dei serbatolo è libera, a condizione che non venga posto né nell'abitacolo né nel compartimento motore, salvo quando queste ubicazioni siano omologate In origine. È concesso tagliare Il pianale per l'installazione di un serbatoio.
L'installazione di un serbatoio di sicurezza non è obbligatoria in caso di:
- corsa in salita se la capacità totale del o dei serbatoi di carburante non è superiore a 20 litri e se non vi sono serbatoi a più di 30 cm. dall'asse longitudinale della vettura;
- corse in circuito di una o più manche inferiori a 100 Km.

In tutti i casi In cui non venga utilizzato un serbatoio di sicurezza sarà obbligatorio utilizzare un "vero" serbatoio.

i) Dispositivi aerodinamici
Visti dall'atto, i dispositivi aerodinamici non debbono seguire obbligatoriamente il contorno della vettura. Quelli non omologati di serie debbono iscriversi nella proiezione frontale della vettura.
Anteriormente: non potranno superare di una misura maggiore del 10% il passo della vettura (misura effettuata a partire dal limite fuori-tutto della vettura) e non potranno in nessun caso passare di più di 20 cm. il limite fuori-tutto della carrozzeria d'origine (Art. 269 b). Dovranno essere obbligatoriamente installati al di sotto di un piano passante per i mozzi delle ruote e potranno inscriversi tra la parte più bassa sospesa ed il suolo.
Posteriormente: non potranno passare in misura superiore del 20% il passo della vettura (misura effettuata a partire dal limite fuori-tutto della carrozzeria) e non potranno in ogni caso, superare più di 40 cm. il limite fuori-tutto della carrozzeria d'origine (Art. 269 b).

APPENDICE N° 4 ALLA NS 16 BIS
GRUPPO E3 (N-VSO, A-VSO, B-VSO, GT-VSO)

1. DATE DI SCADENZA OMOLOGAZIONE (TRATTE DAGLI ANNUARI FIA) DELLE VETTURE PIÚ DIFFUSE.

(tra parentesi la data di scadenza dell'omologazione considerando i 4 anni di proroga)

ALFA ROMEO

5570	ALFASUD TI	1982
5622	ALFETTA GT	1982
5646	ALFASUD SPRINT	1982
5647	ALFETTA GT	1986
5745	ALFASUD SPRINT	1982
5746	ALFASUD SPRINT	1982
5041	ALFASUD TI	1989
5062	ALFASUD SPRINT	1991
5256	ALFA 33 QUAD VERDE	2000 (2004)
5264	ALFA 33 4X4	2000 (2004)
5300	75 2,5	1999 (2003)
5307	75 TURBO	1999 (2003)
5326	75 2,0	1999 (2003)
5362	33 1,7 QUAD VERDE	2000 (2004)
5392	33 1,7 QUAD VERDE	2000 (2004)
5413	ALFA 33 16V	2000 (2004)

5449	ALFA 33	2000 (2004)
5456	33S 16V	2000 (2004)
5471	155 TS	2002 (2006)
5513	155 TS 1,8	2001 (2005)
	AUDI	
B 229	QUATTRO A1	1988
B 242	QUATTRO A1	1995
B 243	QUATTRO A2	1989
B 264	SPORT QUATTRO	1990
5409	V8 QUATTRO	2001
	AUTOBIANCHI	
5606	A 112 ABARTH 70 HP	1982
5064	A 112 ABARTH 70 HP	(Fiat) 1990
	B M W	
5327	M3	1995
5440	325i	2002 (2006)
5454	325i	2002 (2006)
5490	M3	2002 (2006)
5441	320i (E36)	2004 (2008)
5500	318i (E36)	2004 (2008)
5562	M3 3.2 (E36)	2004 (2008)
	CITROEN	
5443	ZX	2000 (2004)
5445	AX	2002 (2006)
5468	ZX	2002 (2006)
5532	ZX	2002 (2006)
	FIAT	
B 225	X 1.9	1990
5304	128 1116	1983
5414	127 903	1985
5591	128 1300	1985
5614	128 3HP 1100	1983
5615	128 3HP 1300	1983
5715	127 SPORT 70HP	1983
5716	RITMO 75 L	1983
5001	RITMO 105 TC	1988
5021	RITMO 125	1988
5189	RITMO 130	1993
5191	RITMO 105 TC	1991
5207	UNO 70	1999
5278	UNO TURBO	1999
5402	UNO TURBO	2003 (2007)
5406	TIPO	2000 (2004)
5428	UNO 70 XS	1999 (2003)
5530	COUPE 2.0 16V	2004 (2008)
5531	COUPE 2.0 16V TURBO	2004 (2008)
	FORD	
5783	FIESTA 1600	1982
5236	FIESTA 1.1	1988
5237	FIESTA 1.3	1988
5238	SIERRA	1991
5258	FIESTA XR2	1993
5285	SIERRA	1996
5272	ESCORT RS TURBO	1995
5323	SIERRA COSWORTH	1993
5370	SIERRA COSWORTH	1995
5404	FIESTA	2000 (2004)
5414	SIERRA COSWORTH	1999
5450	ESCORT RS 2000 MK3	2004 (2008)
5466	ESCORT COSWORTH	2000 (2004)
5497	MONDEO	2002 (2006)
	HONDA	
5268	CIVIC	1993
5444	CIVIC	2001 (2005)
5487	CIVIC	2001 (2005)
	LANCIA	
5214	DELTA HF	1991
5281	DELTA INTEGRALE	1995
5324	DELTA HF 4WD	1993
5394	DELTA INTEGRALE	1996
5448	DELTA HF INTEGRALE	2000 (2004)

serbatoi
di sicurezza
tipo detostop

	MITSUBISHI	
5070	LANCER	1988
5239	LANCER	1991
5469	LANCER	2002 (2006)
	OPEL	
5541	KADETT C	1984
5624	KADETT C GTE	1983
5612	ASCONA	1982
5686	MANTA B GTE	1983
5053	ASCONA 400	1986
5067	ASCONA	1986
5068	ASCONA	1986
5073	KADETT 1,3	1989
5074	KADETT 1,6	1989
5106	CORSA	1986
5146	MANTA 2,0	1993
5170	CORSA 1,3	1996
5242	KADETT GSI	1991
5243	KADETT E	1996
5253	ASTRA	1996
5320	KADETT E GSI	1996
5338	KADETT E GSI	1996
5369	KADETT/ASTRA E GSI/GTE 16V 1998 cm^3	1996
5375	CORSA GSI	2000 (2004)
5430	CALIBRA 16V	2004 (2008)
5431	VECTRA	2002 (2006)
5452	ASTRA F GSI/GTE 16V	2004 (2008)
5477	CALIBRA A TU 4x4	2004 (2008)
5484	ASTRA 2.0	2004 (2008)
	PEUGEOT	
B 262	205 TURBO	1990
5158	205 1300	1995
5213	205 GTI 1580	1991
5301	205 GTI 1580	1996
5325	205 GTI 1900	2001 (2005)
5366	205 RALLY	1999 (2003)
5380	405 MI 16	2001 (2005)
5419	309 GTI 16 1,9	1999 (2003)
5453	106 XSI	2003 (2007)
5489	106 XN	2003 (2007)
5505	106 RALLYE	2003 (2007)
5507	405	2002 (2006)
	PORSCHE	
B 203	CARRERA GT	1987
B 207	911 SC	1989
B 208	911 TURBO	1995
B 282	911 CARRERA	1995
B 294	CARRERA 4	2001
B 295	CARRERA 2	2001
B 296	CARRERA RS	2001
B 298	TURBO	2001
	RENAULT	
5650	R5 ALPINE	1982
B 205	R5 TURBO	1987
B 234	R5 TURBO 2	1991
5003	R5 ALPINE TURBO	1989
5019	R5 ALPINE	1987
5262	5 GT TURBO	1995
5433	CLIO 16S TYPE C575	2003 (2007)
	ROVER	
5447	METRO	2002 (2006)
5560	MINI COOPER 1.3i	2004 (2008)
	SEAT	
5368	IBIZA	2000 (2004)
5517	IBIZA	GTI 2001 (2005)
	SUBARU	
5399	LEGACY	2001 (2005)
5420	LEGACY	2001 (2005)
5421	LEGACY	2001 (2005)
5422	LEGACY	2001 (2005)
	SUZUKI	
5382	SWIFT	2002 (2006)

	TOYOTA	
5179	COROLLA	1991
5180	COROLLA	1991
5354	COROLLA	1999
5437	COROLLA	2002 (2006)
5451	CELICA	2001 (2005)
5481	COROLLA	2001 (2005)
5521	CELICA	2001 (2005)
	VOLKSWAGEN	
5583	GOLF 1100	1983
5731	GOLF GTI 1588	1983
5732	GOLF CARB. 1471	1986
5096	GOLF GTI 1800	1989
5172	GOLF GTI 1600	1987
5175	SCIROCCO GTI	1999
5212	GOLF GTI 1900	1996
5295	GOLF GTI 16V	1996
5314	SCIROCCO 16V	1999
5425	GOLF GTI TURBO	1996
5482	VENTO GT 2.0	2004 (2008)
5483	GOLF GTI 16V 2.0	2004 (2008)

2. DIMENSIONI FLANGE (DIAMETRI INTERNI) MOTORI TURBO GRUPPI N-A-B TRATTE DAGLI ALLEGATI J (ANNUARI FIA) DEGLI ANNI D'INTERESSE

(Tra parentesi il diametro interno delle flange per motori turbo diesel)
Le flange devono essere realizzate e montate secondo l'Allegato J.

	Gr. N	Gr. A	Gr. B	ANNO
DIAMETRO INTERNO FLANGIA (in mm.)	flangiatura non prevista			1982
				1983
				1984
				1985
				1986
				1987
				1988
				1989
	40 (*)	40 (*)	non prevista	1990
	40 (*)	40 (*)	non prevista	1991
	36 (*)	38 (*)	non prevista	1992
	36 (*)	38 (*)	non prevista	1993
	36	38	non prevista	1994
	32	34	non prevista	1995
	32	34	non prevista	1996
	32	34	non prevista	1997
	32	34	non prevista	1998
	32 (40)	34 (42)	non prevista	1999
	32 (35)	34 (37)	non prevista	2000
	32 (35)	34 (37)	non prevista	2001
	32 (35)	34 (37)	non prevista	2002
	32 (35)	34 (37)	non prevista	2003
	32 (35)	34 (37)	non prevista	2004
	32 (35)	34 (37)	non prevista	2005
	32 (35)	34 (37)	non prevista	2006
	32 (35)	34 (37)	non prevista	2007
	32 (35)	34 (37)	non prevista	2008
	32 (35) (*)	34 (37) (*)	non prevista	2009
	33 (35) (*)	34 (37) (*)	non prevista	2010
	33 (35) (*)	34 (37) (*)	non prevista	2011

(*) flangiatura obbligatoria solo per i Rallyes; non obbligatoria nelle gare in salita

3. TABELLE DEI PESI MINIMI IN FUNZIONE DELLA CILINDRATA TRATTE DAGLI ALLEGATI J (ANNUARI FIA) DEGLI ANNI D'INTERESSE

Gruppo A

Questi pesi sono quelli minimi reali delle vetture, senza pilota e co-pilota a bordo e senza il loro equipaggiamento. In nessun momento della gara una vettura potrà pesare meno del proprio peso minimo.

Le vetture di Gruppo A sono soggette alle seguenti scale dei pesi minimi in funzione della cilindrata.

ANNI 1982 - 1983 - 1984 - 1985 - 1986 - 1987

Fino a	1000	cm³	620	Kg.
"	1300	"	720	"
"	1600	"	800	"
"	2000	"	880	"
"	2500	"	960	"
"	3000	"	1035	"
"	4000	"	1185	"
"	5000	"	1325	"
Oltre	5000	"	1400	

ANNI 1988 - 1989 - 1990 - 1991 - 1992

Fino a	1000	cm³	620	Kg.
"	1300	"	700	"
"	1600	"	780	"
"	2000	"	860	"
"	2500	"	940	"
"	3000	"	1020	"
"	3500	"	1100	"
"	4000	"	1180	"
"	4500	"	1260	"
"	5000	"	1340	"
"	5500	"	1420	"
Oltre	5500	"	1500	"

ANNI 1993 - 1994 - 1995 - 1996 - 1997

Fino a	1000	cm³	670	Kg.
"	1300	"	760	"
"	1600	"	850	"
"	2000	"	930	"
"	2500	"	1030	"
"	3000	"	1110	"
"	3500	"	1200	"
"	4000	"	1280	"
"	4500	"	1370	"
"	5000	"	1470	"
"	5500	"	1560	"
oltre	5500	"	1650	"

ANNI 1998 - 1999 - 2000 - 2001 - 2002 - 2003 - 2004 - 2005 - 2006 - 2007 - 2008 - 2009 - 2010 - 2011

Fino a	1000	cm³				670	Kg.
da	1000	"	a	1400	cm³	760	"
"	1400	"	"	1600	"	850	"
"	1600	"	"	2000	"	930	"
"	2000	"	"	2500	"	1030	"
"	2500	"	"	3000	"	1110	"
"	3000	"	"	3500	"	1200	"
"	3500	"	"	4000	"	1280	"
"	4000	"	"	4500	"	1370	"
"	4500	"	"	5000	"	1470	"
"	5000	"	"	5500	"	1560	"
oltre	5500	"				1650	"

Gruppo B

Le vetture di Gruppo B sono soggette alle seguenti scale dei pesi minimi in funzione della cilindrata.

ANNI 1982 - 1983 - 1984 - 1985 - 1986 - 1987

Fino a	1000	cm³	580	Kg.
"	1300	"	675	"
"	1600	"	750	"
"	2000	"	820	"
"	2500	"	890	"
"	3000	"	960	"
"	4000	"	1100	"
"	5000	"	1235	"
oltre	5000	"	1300	"

ANNI 1988 - 1989 - 1990 - 1991 - 1992 - 1993 - 1994 - 1995 - 1996 - 1997

Fino a	1000	cm³	620	Kg.
“	1300	“	700	“
“	1600	“	780	“
“	2000	“	860	“
“	2500	“	940	“
“	3000	“	1020	“
“	3500	“	1100	“
“	4000	“	1180	“
“	4500	“	1260	“
“	5000	“	1340	“
“	5500	“	1420	“
oltre	5500	“	1500	“

ANNI 1998 - 1999 - 2000 - 2001 - 2002 - 2003 - 2004 - 2005 - 2006 - 2007 - 2008 - 2009 - 2010 - 2011

Fino a	1000	cm³				620	Kg.
da	1000	“	a	1400	cm³	700	“
“	1400	“	“	1600	“	780	“
“	1600	“	“	2000	“	860	“
“	2000	“	“	2500	“	940	“
“	2500	“	“	3000	“	1020	“
“	3000	“	“	3500	“	1100	“
“	3500	“	“	4000	“	1180	“
“	4000	“	“	4500	“	1260	“
“	4500	“	“	5000	“	1340	“
“	5000	“	“	5500	“	1420	“
oltre	5500	“				1500	“

4. TABELLA DEI COEFFICIENTI DI MOLTIPLICAZIONE DELLA CILINDRATA GEOMETRICA PER LE VETTURE TURBO TRATTI DAGLI ALLEGATI J (ANNUARI FIA) DEGLI ANNI D'INTERESSE

	BENZINA	GASOLIO	WANKEL	ANNI
VETTURE TURBO: COEFFICIENTE DI MOLTIPLICAZIONE DELLA CILINDRATA GEOMETRICA	1,4	1,4	2	1982-1983-1984-1985
	1,4	1,4	1,8	1986-1987
	1,7	1,7	1,8	1988-1989-1990-1991-1992
	1,7	1,7	1,5	1993-1994-1995-1996
	1,7	1,7	1	1997-1998-1999
	1,7	1,5	1	2000-2001-2002-2003-2004-2005 2006-2007-2008-2009-2010 2011

APPENDICE N° 5 ALLA NS 16 BIS

REGOLAMENTO TESTS VETTURE NON COMPRESI NEI PROGRAMMI DI GARA

Premessa

I tests delle vetture non compresi nei programmi di gara sono di due tipologie:
- tests collettivi;
- tests tecnici.

1. TESTS COLLETTIVI

Per i tests collettivi si rinvia al regolamento già approvato e pubblicato, che si riporta qui di seguito con le integrazioni evidenziate dal testo sottolineato:

1.1 Organizzatori

Devono essere titolari della licenza di Organizzatore prevista per la specialità di riferimento. Possono essere anche soggetti diversi a condizione che gli stessi si appoggino a Organizzatori titolari di licenza e siano comunque titolari di una licenza sportiva ACI in corso di validità.

1.2 Partecipanti

A bordo delle vetture devono essere ammessi soltanto i titolari di una licenza di conduttore, escluse quelle di regolarità, titolari di patente di guida.
I partecipanti devono indossare l'abbigliamento di protezione omologato.

1.3 Vetture

Devono essere ammesse le vetture previste dal regolamento del settore di attività per il quale viene organizzato il test.
Le vetture devono essere conformi ai rispettivi regolamenti tecnici.
Non sono previste verifiche tecniche.

1.4 Percorsi

I percorsi devono essere chiusi al traffico con regolare ordinanza amministrativa emessa dagli Enti proprietari delle strade interessate.
Le Autorità di vigilanza competenti deve essere informate dell'effettuazione dei tests.
Alla popolazione (residente e non) deve essere data comunicazione della chiusura delle strade interessate ai tests.

Nei test del settore Salita i percorsi devono essere anch'essi scelti tenendo conto della presenza di abitazioni e/o di immissioni di strade di collegamento. I tests devono inoltre:

- essere preventivamente approvati dalla S/Commissione Velocità in Salita,
- essere fatti esclusivamente su percorsi già utilizzati per gare in salita e pertanto collaudati dalla S/Commissione Sicurezza,
- avere tutti i sistemi di sicurezza attivi e passivi, i servizi di sicurezza e di soccorso previsti per le gare del settore. Per quanto riguarda il dislocamento dei C.P. deve essere garantita la loro presenza in tutte le postazioni principali (munite di collegamenti radio con la direzione di gara) previste nel piano di sicurezza della gara,
- essere ammesse solo le vetture contemplate nella validità della gara (su un percorso di una gara Nazionale non possono correre le monoposto di nessun tipo)

N.B.: Potrà essere ritenuto valido il collaudo del percorso eseguito l'anno precedente per la gara, fatti salvi eventuali ammaloramenti del manto stradale e/o delle protezioni che richiedono, quindi, interventi specifici.

1.5 Assicurazioni

È obbligatoria l'assicurazione di responsabilità civile verso terzi.

1.6 Altre disposizioni

- Per l'organizzazione dei tests deve essere richiesta la preventiva autorizzazione della CSAI indicando il motivo per il quale il test è organizzato, l'esatta ubicazione e la lunghezza dei percorsi, le vetture ammesse e le eventuali quote di partecipazione. L'Organizzatore deve dare comunicazione dei tests tramite la stampa specializzata.
  La richiesta deve essere sottoscritta, in originale, dal legale rappresentante dell'organizzatore dell'organizzatore e recare il nulla-osta del Delegato Regionale CSAI competente per territorio.
  La CSAI si riserva di inviare un proprio osservatore con spese a carico degli Organizzatori.
- I tests devono essere diretti da un Ufficiale di gara titolare di licenza CSAI.
- Gli Organizzatori non devono prevedere né classifiche, né premi.
- Al termine di ogni test, gli Organizzatori devono trasmettere alla competente S/Commissione, l'elenco nominativo dei partecipanti con l'indicazione dei numeri e delle categorie delle licenze.
- A carico degli organizzatori che effettueranno tests senza la preventiva autorizzazione della CSAI e dei conduttori che parteciperanno a tests non autorizzati saranno adottati i provvedimenti disciplinari previsti nel capitolo 12° del RNS.

2. TESTS TECNICI

2.1 Organizzatori

Possono organizzare tests tecnici soltanto i soggetti titolari di licenza di Costruttore o di concorrente Persona Giuridica.

Non possono essere organizzati test tecnici nella o nelle regioni di svolgimento delle gare CIVM nelle tre settimane precedenti e nelle due successive allo svolgimento di tali gare.

Sono esentati dal rispetto di tale disposizione gli organizzatori delle gare CIVM che volessero organizzare dei tests tecnici aperti a tutti gli iscritti alla gara.

2.2 Partecipanti

A bordo delle vetture possono essere ammessi soltanto i titolari di una licenza di conduttore (escluse quelle di regolarità) e tecnici collaudatori di fiducia del Costruttore o del Team che organizza il test, titolari di patente di guida.

I partecipanti devono indossare l'abbigliamento di protezione omologato.

2.3 Vetture

Ai test può partecipare un numero massimo di cinque vetture. Le vetture dovranno effettuare i test impegnando i percorsi con una sola vettura per volta.

2.4 Percorsi

I percorsi devono essere chiusi al traffico con regolare ordinanza amministrativa emessa dagli Enti proprietari delle strade interessate.

Le Autorità di vigilanza competenti deve essere informate dell'effettuazione dei tests.

Alla popolazione (residente e non) deve essere data comunicazione della chiusura delle strade interessate ai tests.

Nei test del settore Salita i percorsi devono essere anch'essi scelti tenendo conto della presenza di abitazioni e/o di immissioni di strade di collegamento. I tests devono inoltre:

- essere preventivamente approvati dalla S/Commissione Velocità in Salita,
- essere fatti esclusivamente su percorsi già utilizzati per gare in salita e pertanto collaudati dalla S/Commissione Sicurezza,
- avere tutti i sistemi di sicurezza attivi e passivi, i servizi di sicurezza e di soccorso previsti per le gare del settore. Per quanto riguarda il dislocamento dei C.P. deve essere garantita la loro presenza in tutte le postazioni principali (munite di collegamenti radio con la direzione di gara) previste nel piano di sicurezza della gara,
- essere ammesse solo le vetture contemplate nella validità della gara (su un percorso di una gara Nazionale non possono correre le monoposto di nessun tipo)

N.B.: Potrà essere ritenuto valido il collaudo del percorso eseguito l'anno precedente per la gara, fatti salvi eventuali ammaloramenti del manto stradale e/o delle protezioni che richiedono, quindi, interventi specifici.

2.5 Assicurazioni

È obbligatoria l'assicurazione di responsabilità civile verso terzi.

2.6 Altre disposizioni

- Il Costruttore (titolare di licenza di costruttore) e il Team (titolare di licenza di concorrente Persona Giuridica) che organizzano un test devono darne preventiva comunicazione alla CSAI indicando l'esatta ubicazione e la lunghezza del percorso, le vetture ammesse e la persona responsabile del coordinamento del test.
  La richiesta deve essere sottoscritta, in originale, dal legale rappresentante dell'organizzatore e recare il nulla-osta del Delegato Regionale CSAI competente per territorio.
- Gli Ufficiali di Gara che dovessero essere chiamati a collaborare, presteranno la loro collaborazione a titolo personale.
- Durante tutta la durata dei tests dovrà essere presente una ambulanza con personale medico e paramedico a bordo.
- A carico degli organizzatori che effettueranno tests tecnici senza la preventiva comunicazione alla CSAI e dei conduttori che parteciperanno ai tests tecnici non comunicati alla CSAI saranno adottati i provvedimenti disciplinari previsti nel capitolo 12° del RNS.

APPENDICE N. 6 ALLA N.S. 16 BIS

FAC SIMILE SCHEDA D'ISCRIZIONE ALLE GARE

ACI CSAI	FIA (solo gare titolate FIA)	DOMANDA DI ISCRIZIONE *Entry form / Domande d'engagement* Chiusura iscrizioni: *Entries closing date:*	Riservato all'organizzazione *Organiser Reserved*		
			PROTOCOLLO	N. GARA	GR./CL.
LOGO DELLA MANIFESTAZIONE		Il Sottoscritto chiede di essere iscritto alla ……………………………. e dichiara di conoscere e accettare il regolamento particolare della Manifestazione. Il Codice Sportivo Internazionale, il Regolamento Nazionale Sportivo, le cui norme TUTTE si impegna ad osservare. Dichiara inoltre di esonerare gli Enti Organizzativi, gli Ufficiali di Gara, nonché i loro incaricati e dipendenti, da ogni responsabilità e di rinunciare ad ogni ricorso davanti ad arbitri od a tribunali per fatti verificati durante lo svolgimento della competizione.			

DATI RICHIESTI *REQUIRED DATA*	CONCORRENTE *ENTRANT*	CONDUTTORE *DRIVER*	CONDUTTORE di RISERVA *SUPPORTING DRIVER*
Cognome *Surname*			
Nome *Name*			
Luogo di nascita *Birth place*			
Data di nascita *Birth date*			
Under 25 al 1 Gennaio c.a. *Under 25 to the 1st of january of the current year*			
Pseudonimo *Pseudonym*			
Indirizzo *Address*			
CAP - Città - Naz. *Postcode - Town - Nat.*			
Telefono *Telephone*			
P.IVA e Codice Fiscale *(Only Italians)*			
Licenza sportiva n° *Sporting licence n°*			
Qualifica e Categoria Licenza *Status and Category of licence*			
Patente di guida n° *Driving licence n°*			
E - mail			

Scuderia *Team*		Licenza n° *Licence n.*	
Preparatore *Technical Preparer*		Licenza n° *Licence n.*	
Noleggiatore *Hirer*		Licenza n° *Licence n.*	

Marca e modello vettura *Brand and type of car*	classificazione CSAI *CSAI classification*	*Gruppo* *Group*	Classe *Class*
	classificazione FIA * *FIA classification*	Gruppo *Group*	Classe *Class*
Cilindrata cc. *Cubic capacity*	Anno di costruzione *Year of make*	Targa *Plate*	Telaio *Chassis*

* da compilare solo se gara titolata FIA/to be compiled only if event with FIA validity

Inviare a: *Send to*	(indirizzo, fax, tel, e-mail, sito web dell'Organizzatore) *(address, fax, phone, e-mail, web site of Organizer)*
Pagam. assegno o bonifico Paym. *w. cheque or bank transfer*	IBAN …………………………………………………………………

Tassa d'iscrizione *Entry fee*	Gruppo N-A-E3 (VSO) - E1≤2000 à …………. Gruppo CN - E1>2000 - E2 - SP - S20 - ST - GT à ………… Racing Start à ………….. Trofeo ……….. à ………..… Trofeo ……….. à …………..

Nelle gare ENPEA, per poter acquisire punteggio per eventuali titoli italiani, i concorrenti/conduttori con licenza di ASN non italiana(Paesi UE o Paesi assimilati) sono tenuti a presentare idonea documentazione comprovante il proprio status di "professionista" (art. 18 del COD.).
In NEAFP events, in order to gain points for any Italian titles, competitors / drivers not italian ASN licenced (UE or comparable country) are required to submit proper documentation proving their "professional " status (art. 18 of COD.).

Le tasse di iscrizione inviate negli ultimi 5 giorni saranno maggiorate del 20%
Entry fees sent during last 5 days will be charged of 20%

Il sottoscritto dichiara per sé e per i propri conduttori di conoscere il Codice Sportivo Internazionale, il Regolamento Sportivo Nazionale e le sue norme supplementari, il Regolamento Particolare di Gara e garantisce di accettarli senza riserve e di uniformarsi a tutte le prescrizioni in essi contenute.
The undersigner declares to have complete knowledge of International Sportive Code, of the National Sporting Regulations and its supplementaries rules, of the Particular Regulations of the Event and undertakes to comply with them unconditionally and to uniform to all the prescriptions in them.

Comunicare ingombri assistenze e n. mezzi *Please communicate service space necessary and vehicles number*	

Richiesta di vidimazione di un nuovo passaporto tecnico ** *Request of endorsement of new technical passport*	SI	NO
Richiesta di Verifica Tecnica Unica annuale ** *Request of annual technical scrutineering*	SI	NO

** valido solo per gli iscritti italiani/valable only for italian participants

Firme *Signatures*	Concorrente / *Entran*	Conduttore / *Driver*	Conduttore di riserva *Supporting Driver*

APPENDICE N° 7 ALLA NS 16 BIS

FAC SIMILE AUTOCERTIFICAZIONE PER USO PNEUMATICI GRUPPI CN, E2B, E2M

DICHIARAZIONE DI RESPONSABILTÀ ....

Il sottoscritto (nome e cognome) ....

lic. CSAI n° .... Numero di gara ....

DICHIARA ....

che alle gara (denominazione) ....

del (data gara) ....

VENGONO USATI I SEGUENTI PNEUMATICI SLICK: ....

Marca ....

Numeri di matricola pneumatici:.

1 ANT.: ....

2 ANT.: ....

3 POST.: ....

4 POST.: ....

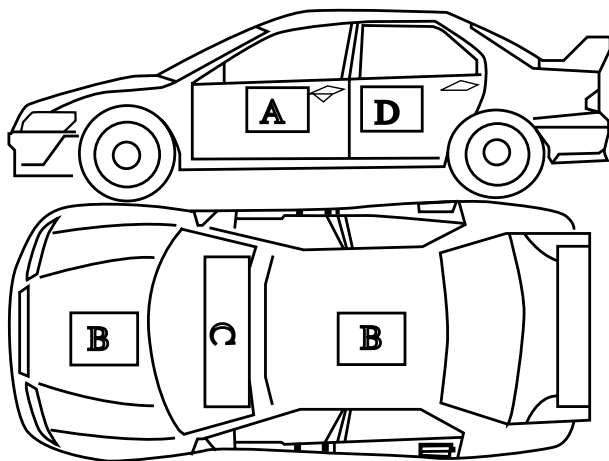
FIRMA CONDUTTORE:

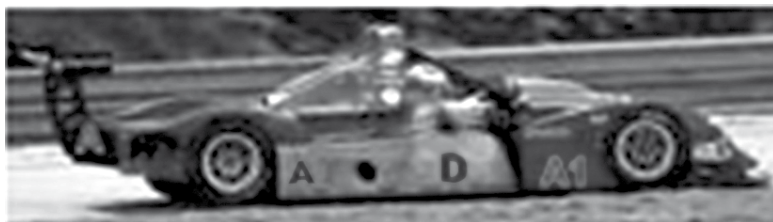
....

APPENDICE N° 8 ALLA NS16 BIS

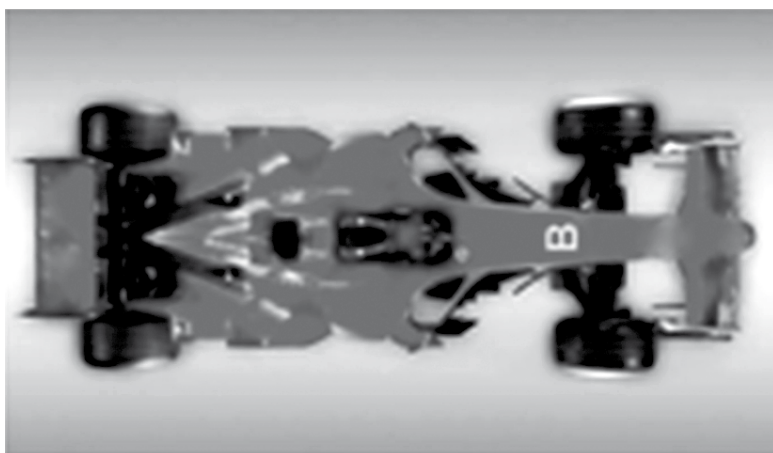
PUBBLICITÀ, PANNELLI E NUMERI DI GARA

PRESCRIZIONI VALIDE PER TUTTE LE GARE (VEDI DISEGNI PER POSIZIONAMENTO)

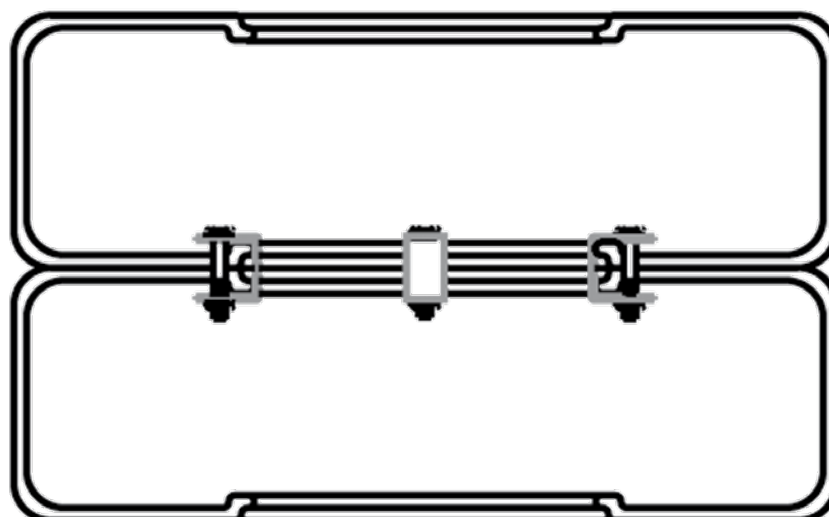
A	Per le vetture GT, Turismo e similari 2 pannelli (con i numeri di gara) OBBLIGATORI, forniti dall'organizzatore, applicati verticalmente su entrambi i lati della vettura 50cm (larghezza) x 52cm (altezza) recanti le pubblicità: .... Per le vetture mono e biposto 2 pannelli laterali, forniti dall'organizzatore, riporteranno i soli numeri di gara e avranno le seguenti dimensioni: 32cm (larghezza) x 32cm (altezza). 4 strisce (indicate come A1 nei disegni), fornite dall'organizzatore, da 50 cm (larghezza) x 10 cm (altezza) recanti le pubblicità obbligatorie saranno applicate in posizioni visibili sui due lati della vettura, verticalmente (due per lato).
B	Solo se così indicato all'art. 8.1.1 del RPG: 1 pannello (con numero di gara) 50cm (larghezza) x 52cm (altezza) OBBLIGATORIO, fornito dall'organizzatore, da applicare sul tetto o sul cofano anteriore, recante le pubblicità: ....
C	Striscia OBBLIGATORIA (solo per vetture partecipanti alle gare CIVM, con l'esclusione delle vetture E3, E3S, Storiche, Trofei Monomarca), fornita ai concorrenti da ACI Sport in occasione della loro prima partecipazione al CIVM, di 90÷120 cm x 10 cm da applicare sulla parte superiore del parabrezza (*) e recante la scritta: **Campionato Italiano Velocità della Montagna (e/o suoi Sponsors)** (*) per vetture monoposto in posizione laterale visibile (vedi disegno); per vetture biposto sul cofano anteriore alla base del parabrezza (vedi disegno)
D	(SE PREVISTI) pannelli pubblicitari, forniti dall'organizzatore, RIFIUTABILI dal concorrente con pagamento di tassa d'iscrizione doppia, recanti le pubblicità: ....
E	3 strisce pubblicitarie, fornite da ACI Sport, 30 cm (larghezza) x 15 cm (altezza), OBBLIGATORIE, da applicare nelle posizioni indicate dagli incaricati di ACI Sport (NS16 Bis Cap. II Art. 15.3.2)

B = o sul cofano o sul tetto

VETTURE TURISMO/GRAN TURISMO E SIMILARI: posizionamento pubblicità

BIPOSTO: posizionamento pubblicità

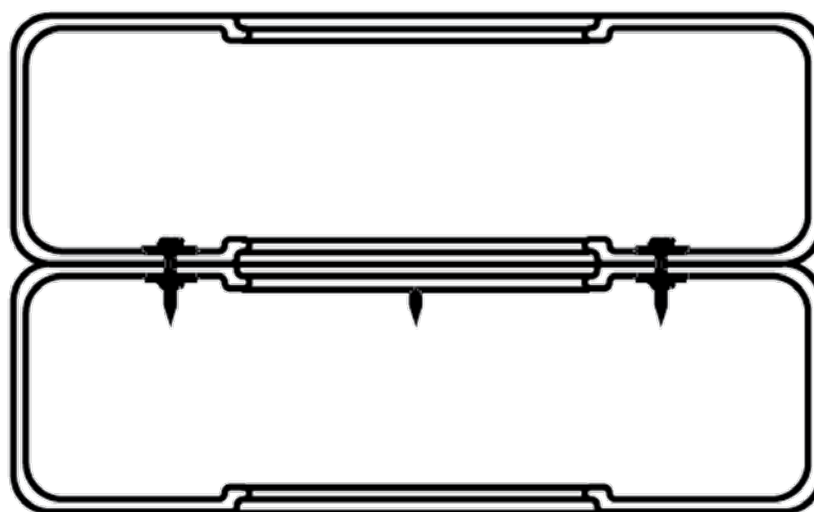
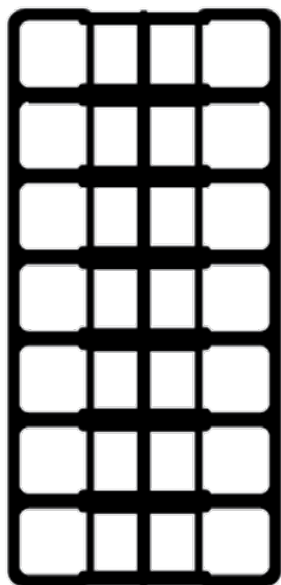
MONOPOSTO: posizionamento pubblicità

GUALANDIGOMME

Disegno n° 1: PILA DI PNEUMATICI
assemblaggio con cavallotti e bulloni

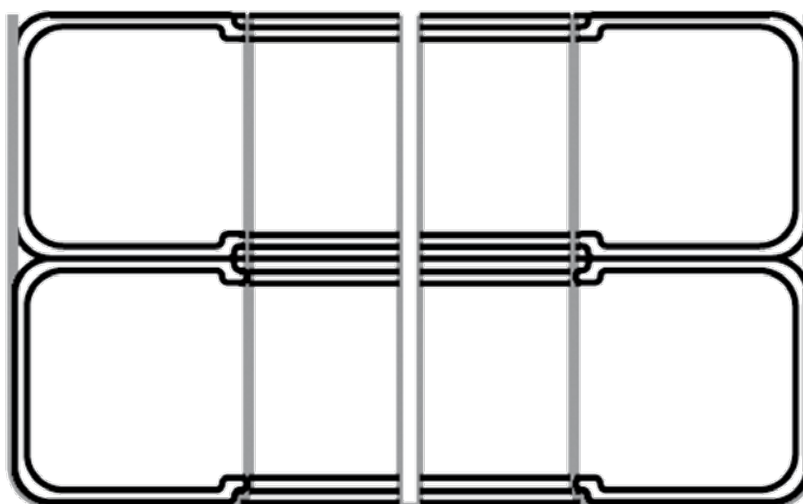
particolare assemblaggio

GUALANDIGOMME

Disegno n° 2: PILA DI PNEUMATICI
assemblaggio con viti autofilettanti e rondelle

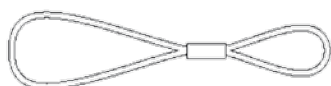
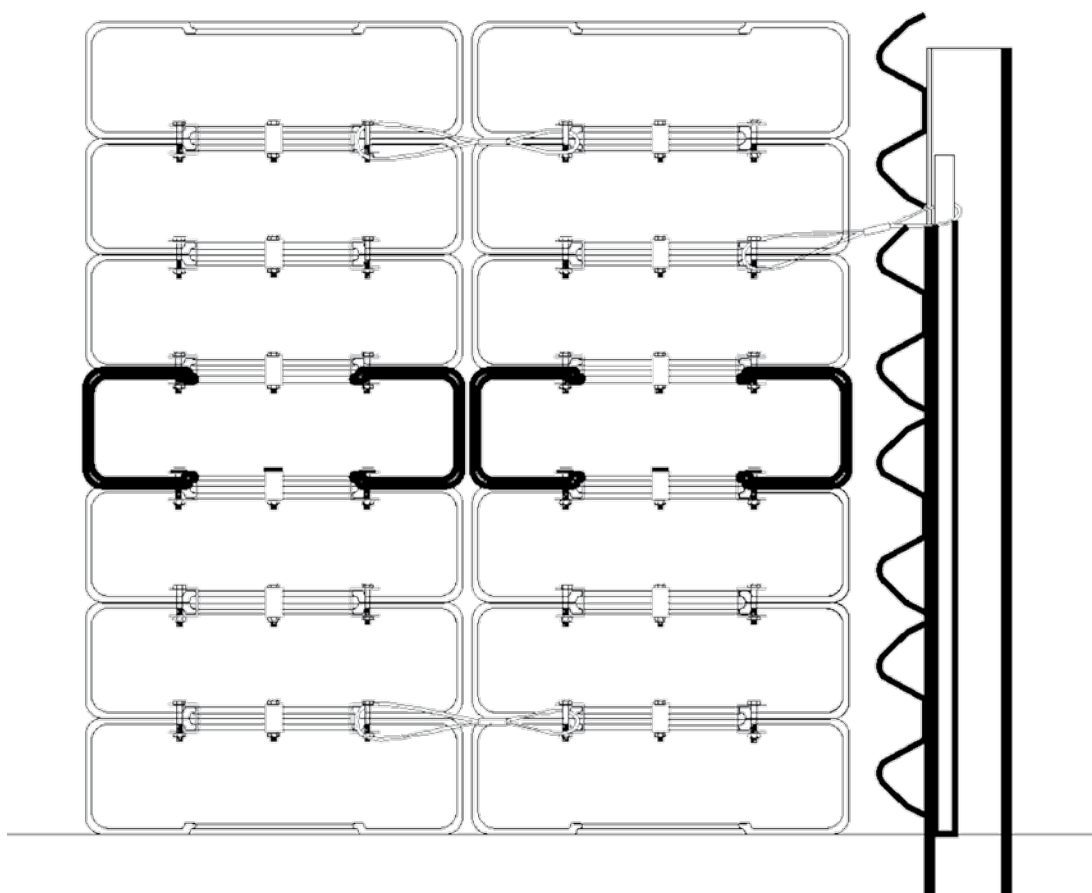
particolare assemblaggio

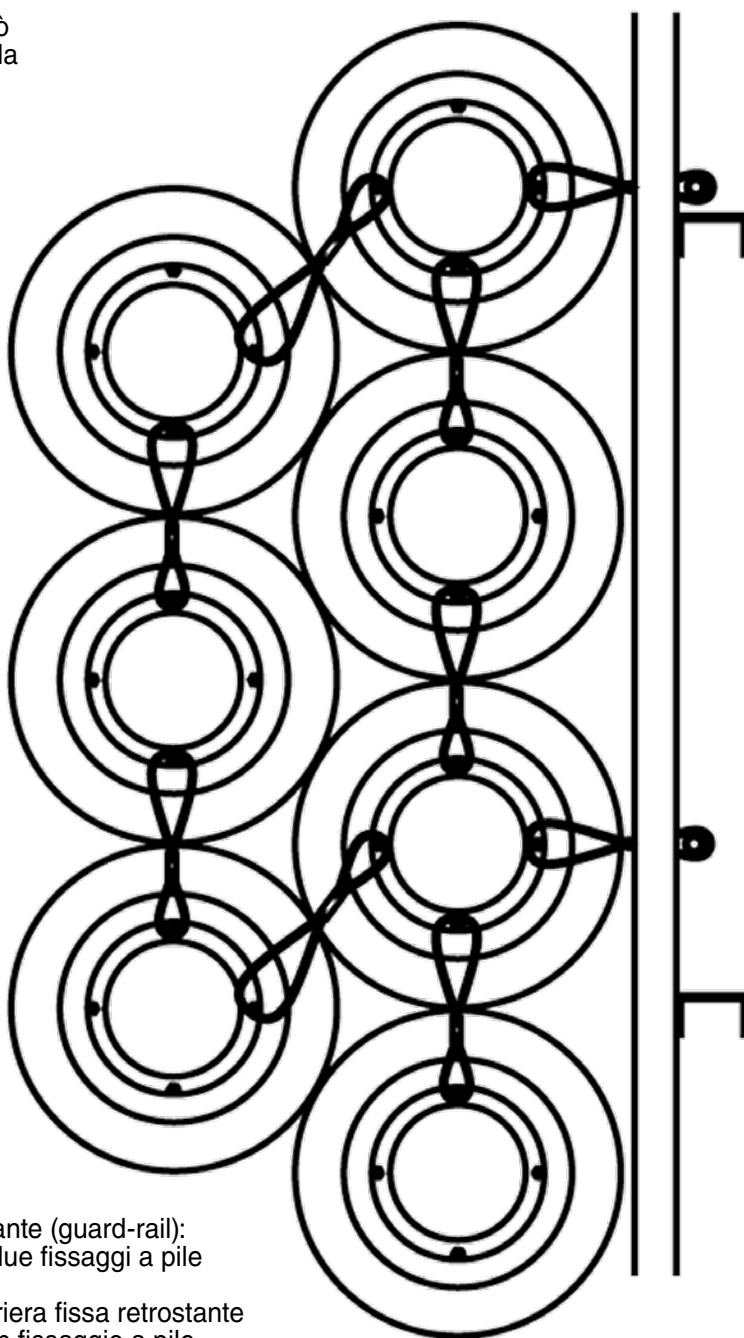
GUALANDIGOMME

Disegno n° 3: PILA DI PNEUMATICI
assemblaggio con reggia in nylon, treccia o nastro

N.B. reggia in nylon da mm. 12 x 0,6 con carico rottura di 300 Kg. oppure treccia in filato e anima in poliestere Ø 5 mm. carico rottura 380 Kg. oppure nastro in polipropilene larghezza 25 mm. carico rottura 300 Kg. (tutti i dati indicati sono dei minimi).
Il fissaggio di una singola pila al guard rail, palo, muro, ecc… può avvenire con lo stesso materiale con cui sono assemblate

pila tipo

particolare assemblaggio

Disegno n° 4: FILA/E DI PNEUMATICI
protezione guard-rail o muri

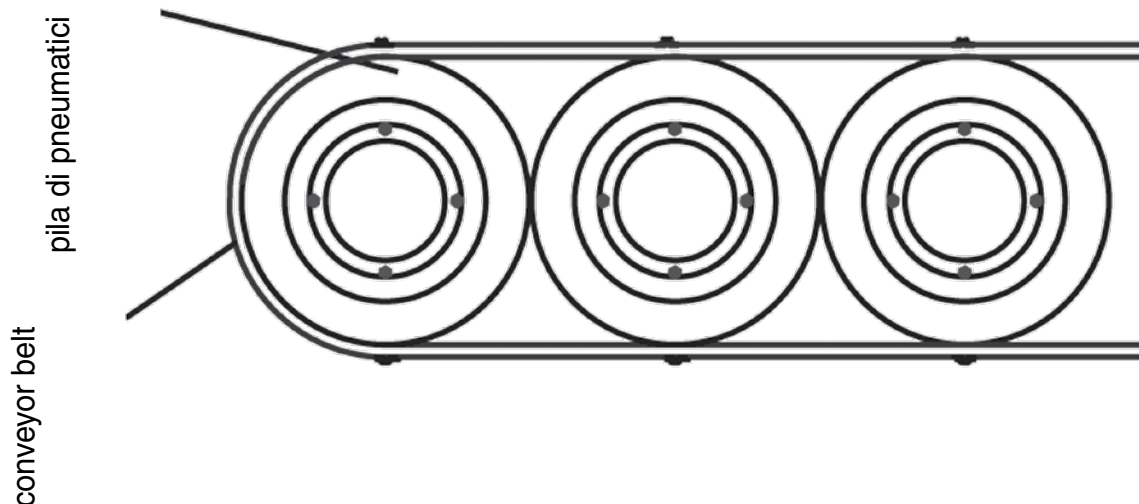
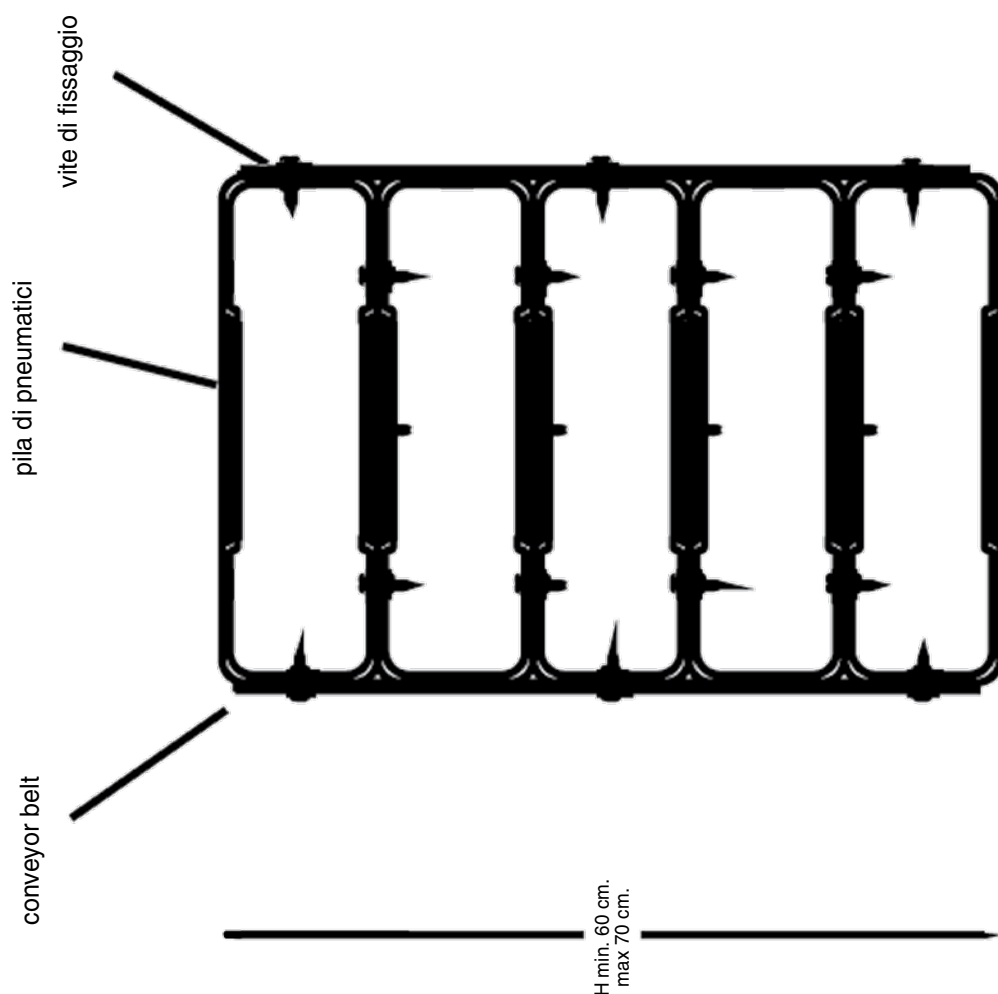
cavo d'acciaio Ø 6 mm.

N.B. fissaggio tra le pile con cavetto d'acciaio Ø 6 mm. e alle barriere con cavetto e tubo in ferro Ø 25 mm.

Disegno n° 5: FILA/E DI PNEUMATICI
protezione guard-rail o muri

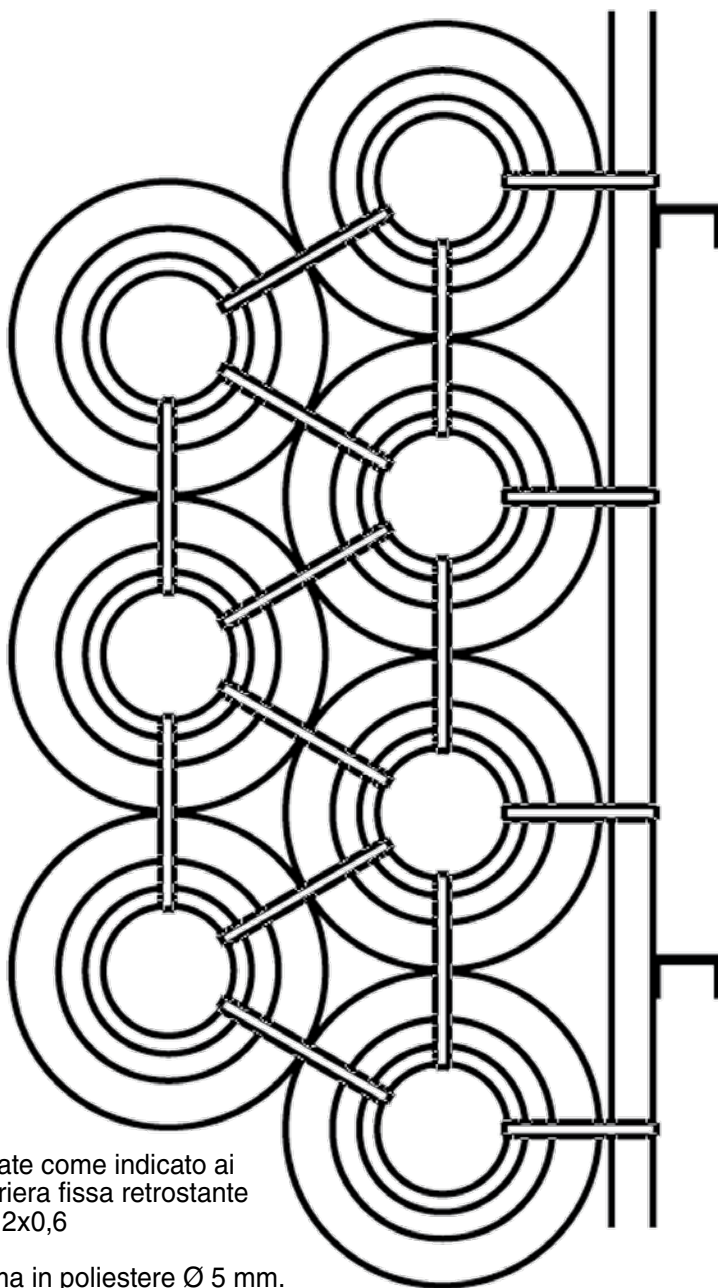
N.B. il numero delle file può variare a seconda della pericolosità

sistemi di fissaggio minimi
tra fila e fila
e alla barriera fissa retrostante (guard-rail):

- tra fila e fila, almeno due fissaggi a pile alterne;
- fila adiacente alla barriera fissa retrostante (guard-rail), almeno un fissaggio a pile alterne

GUALANDIGOMME

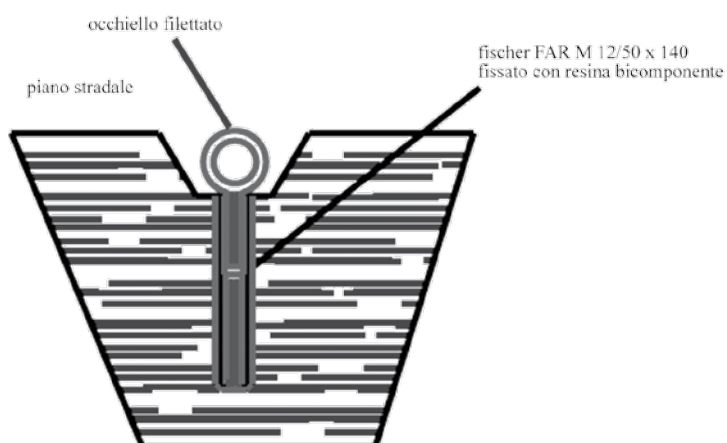
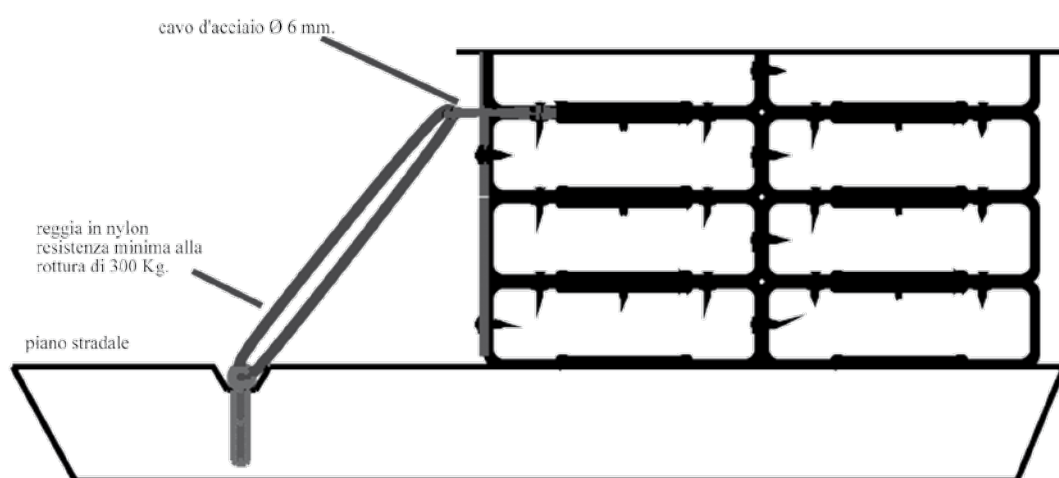
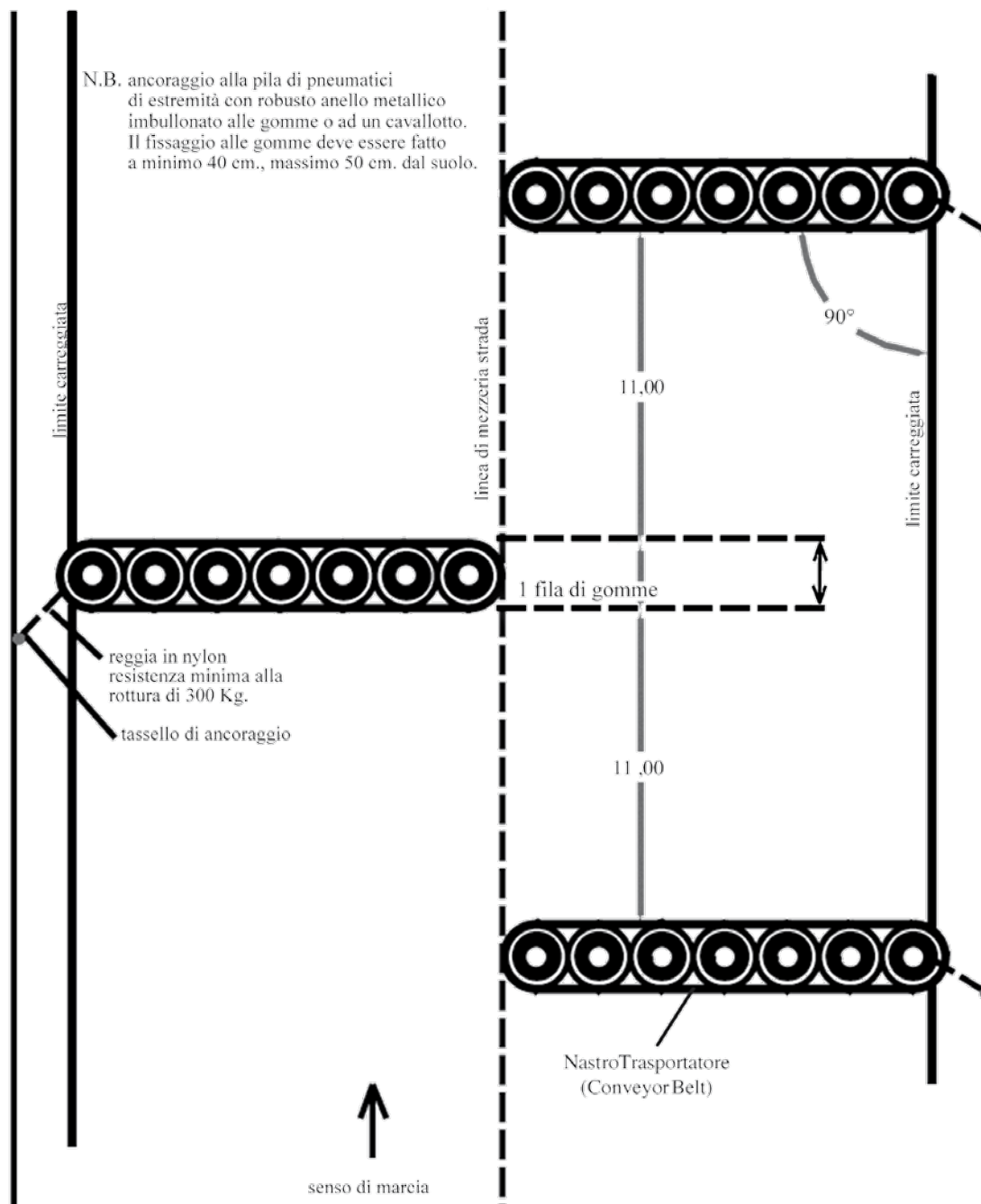
Disegno n° 7: FILA DI PNEUMATICI
chicane di rallentamento

Disegno n° 6: PILA DI PNEUMATICI
chicane di rallentamento

Disegno n° 8: FILA/E DI PNEUMATICI
protezione guard-rail o muri

schema di fissaggio

N.B. il numero delle file può
variare a seconda della
pericolosità

N.B. fissaggio tra le pile (assemblate come indicato ai
disegni n° 1, 2 e 3) e alla barriera fissa retrostante
con reggia in nylon da mm. 12x0,6
con carico rottura di 300 Kg.
oppure treccia in filato e anima in poliestere Ø 5 mm.
carico rottura 380 Kg.
oppure nastro in polipropilene larghezza 25 mm.
carico rottura 300 Kg.
(tutti i dati indicati sono dei minimi).
Il fissaggio deve collegare tutte le pile adiacenti fra
di loro e tutte le pile a contatto con la barriera fissa
retrostante (guard-rail) assicurando tutti i pneumatici
costituenti ciascuna pila.

GUALANDIGOMME

Disegno n° 9: FILA DI PNEUMATICI
chicane di rallentamento

fissaggio della chicane al terreno

Disegno n° 10: CHICANE DI RALLENTAMENTO SALITA
per ulteriori dettagli e dimensioni consultare N.S. 16 bis, Cap. II - Art. 1.6

Fissaggio pneumatico/pneumatico/fila/fila con ferri a C + bulloni/dadi/rondelle, come disegno allegato (alternativa: cavetti in nylon con resistenza minima alla rottura di 300 Kg.). Fissaggio file pneumatici/conveyor belt con piastre/bulloni/dadi/rondelle (piastre e teste dei bulloni all'esterno), minimo due fissaggi per ogni pila di pneumatici (per le pile di testa, su entrambe le estremità, i fissaggi minimi sono 6).